

Ceturtdiena, 2011. gada 15. decembris

## Vienotā Eiropas transporta telpa

P7\_TA(2011)0584

**Eiropas Parlamenta 2011. gada 15. decembra rezolūcija par tēmu „Ceļvedis uz Eiropas vienoto transporta telpu — virzība uz konkurētspējīgu un resursefektīvu transporta sistēmu” (2011/2096(INI))**

(2013/C 168 E/10)

*Eiropas Parlaments,*

- ņemot vērā Komisijas balto grāmatu „Ceļvedis uz Eiropas vienoto transporta telpu — virzība uz konkurētspējīgu un resursefektīvu transporta sistēmu” (COM(2011)0144),
- ņemot vērā 2003. gada 12. februāra rezolūciju par Komisijas balto grāmatu „Eiropas transporta politika laikposmā līdz 2010. gadam — nākotnes vadlīniju noteikšana” <sup>(1)</sup>
- ņemot vērā 2007. gada 12. jūlija rezolūciju par Eiropas dinamisma saglabāšanu — ilgtspējīga mobilitāte mūsu kontinentā <sup>(2)</sup>,
- ņemot vērā 2010. gada 6. jūlija rezolūciju par ilgtspējīgu nākotni transportam <sup>(3)</sup>,
- ņemot vērā 2010. gada 21. oktobra rezolūciju par integrēto jūrniecības politiku — sasniegtā progresa novērtēšana un jauni uzdevumi <sup>(4)</sup>,
- ņemot vērā 2011. gada 5. jūlija rezolūciju par Komisijas Piekto ziņojumu par kohēziju un kohēzijas politikas stratēģiju laikposmā pēc 2013. gada <sup>(5)</sup>,
- ņemot vērā 2011. gada 6. jūlija rezolūciju par aviācijas drošību, īpaši drošības skeneru izmantošanu <sup>(6)</sup>,
- ņemot vērā 2011. gada 27. septembra rezolūciju par ceļu satiksmes drošību Eiropā laikposmā no 2011. gada līdz 2020. gadam <sup>(7)</sup>,
- ņemot vērā Komisijas paziņojumus „Pilsonu tīkls” (COM(1995)0601) un „Rīcības plāns mobilitātei pilsētās” (COM(2009)0490),
- ņemot vērā Komisijas 1995. gada paziņojumu „Ceļā uz godīgu un efektīvu transporta cenu noteikšanu” (COM(1995)0691), kā arī tās 1998. gada paziņojumu „Transports un CO<sub>2</sub>” (COM(1998)0204); tā kā Komisijai tagad pēdējais būtu jāpublicē,
- ņemot vērā stratēģiju „Eiropa 2020”,
- ņemot vērā Kopienas tiesību kopumu transporta jomā,
- ņemot vērā Reglamenta 48. pantu,

<sup>(1)</sup> OV C 43 E, 19.2.2004., 250. lpp.

<sup>(2)</sup> OV C 175 E, 10.7.2008., 556. lpp.

<sup>(3)</sup> OV C 351 E, 2.12.2011., 13. lpp.

<sup>(4)</sup> Pieņemtie teksti, P7\_TA(2010)0386.

<sup>(5)</sup> Pieņemtie teksti, P7\_TA(2011)0316.

<sup>(6)</sup> Pieņemtie teksti, P7\_TA(2011)0329.

<sup>(7)</sup> Pieņemtie teksti, P7\_TA(2011)0408.

Ceturtdiena, 2011. gada 15. decembris

- ņemot vērā Transporta un tūrisma komitejas ziņojumu, kā arī Vides, sabiedrības veselības un pārtikas nekaitīguma komitejas, Rūpniecības, pētniecības un enerģētikas komitejas un Reģionālās attīstības komitejas atzinumus (A7-0425/2011),
- A. tā kā Eiropas transporta politika tieši ietekmē Eiropas pilsoņus daudzās dzīves situācijās un vienota Eiropas transporta telpa, kurā nav konkurences izkropļojumu un sociālā dempinga, likvidējot visas barjeras starp transporta veidiem un valsts sistēmām, nodrošinātu tiem ievērojamu labumu;
- B. tā kā transporta nozarei ir liela nozīme Eiropas Savienības, tās reģionu un pilsētu attīstībā, jo tās darbības rezultātā tiek radīti 5 % no iekšzemes kopprodukta, nodrošināti apmēram 10 miljoni darba vietu; tā kā tā ir būtiska ES darbības spējas saglabāšanā, lai attīstītu jomas kā, piemēram, mobilitāte, transports un loģistika, un ieviestu jauninājumus tajās, kam ir izšķiroša nozīme Eiropas kā rūpnieciskā un saimnieciskā centra pozīcijas noteikšanā un tās konkurētspējas nostiprināšanai pasaulē; tā kā maziem un vidējiem uzņēmumiem ir īpaši svarīga loma transporta nozarē;
- C. tā kā turpmākajā Eiropas transporta un mobilitātes politikā jābūt integrētiem „20-20-20” mērķiem līdz 2020. gadam kā lēmumu pieņemšanas pamatam šajā jomā;
- D. tā kā transporta nozare var dot būtisku ieguldījumu stratēģijas „Eiropa 2020” īstenošanā, jo īpaši attiecībā uz nodarbinātību, noturīgu ekonomisko izaugsmi, pētniecību, enerģētiku, jauninājumiem un vidi, paturot prātā, ka drošība un vides aizsardzība jāveicina saskaņotāk un būtu ciešāk jākoordinē;
- E. tā kā iepriekšējās baltās grāmatas daži mērķi netika īstenoti un tālab šeit noteiktie mērķi būtu regulāri jāpārbauda un jāizvērtē;
- F. tā kā transporta veidiem nebūtu savstarpēji jākonkurē, bet gan citam citu jāpapildina, izmantojot efektīvu komodalitāti kā vadošo principu efektīvam sadalījumam pa transporta veidiem;
- G. tā kā transporta veidu maiņas mērķus nevar sasniegt ar tiesību aktiem, bet tikai izmantojot funkcionējošu infrastruktūru, būtiskas priekšrocības, potenciālu un stimulus;
- H. tā kā ir svarīgi nodrošināt sekmīgu Eiropas transporta tīkla (*TEN-T*) attīstību, izveidot efektīvu saikni starp visu ES reģionu transporta tīkliem un novērst atšķirības starp infrastruktūras attīstības līmeņiem ES dalībvalstīs;
- I. tā kā transporta nozari un pārrobežu infrastruktūru turpina ietekmēt vairāki vēsturiski un ģeogrāfiski šķēršļi (atšķirīgi sliežu platumi vai nepārvarami kalnu grēdu šķēršļi, piemēram, Alpi, Pireneji vai Karpati), kas izraisa ar robežām saistītus faktorus, kuri bieži vien ir viegli novēršami, un tāpēc tie būtu jāsamazina;
- J. tā kā reģionālās atšķirības Eiropā (norobežotība, infrastruktūra, ainava, iedzīvotāju blīvums, sociālekonomiskā situācija) rada ļoti dažādas problēmas un to risināšanā ir nepieciešams elastīgums;

**Ceturtdiena, 2011. gada 15. decembris**

- K. tā kā transporta tirgu atvēršana būtu jāpadara atkarīga no visu tiesību aktos noteikto drošības pasākumu izstrādes, kuri nepieciešami, lai garantētu, ka tiks panākta labāka pakalpojumu kvalitāte, apmācība un nodarbinātības nosacījumi;
- L. tā kā ES ir jānosaka vienoti standarti visiem ES transporta veidiem, jo īpaši attiecībā uz drošību, tehnoloģijām, vides aizsardzību un darba apstākļiem, vienlaikus ņemot vērā to, ka efektīvu regulējumu nozarēs, kurās ir piemērojami *de facto* noteikumi, var panākt ar attiecīgu starptautisku forumu starpniecību,
- M. tā kā tiesību akti, kas pieņemti attiecībā uz transporta nozari ir pareizi, konsekventi un ātri jātransponē, jāīsteno un jāizpilda,
1. atzinīgi vērtē 2011. gada balto grāmatu, tomēr konstatē, ka daži 2001. gada baltajā grāmatā noteiktie mērķi ir īstenoti tikai daļēji vai vispār nav īstenoti, un ierosina, lai:
- Komisija, balstoties uz ziņojumu par ceļu satiksmes drošību Eiropā laikposmā no 2011. gada līdz 2020. gadam un ievērojot subsidiaritātes principu, iesniegtu priekšlikumus bojā gājušo un smagi cietušo skaita samazināšanai ceļu satiksmē līdz 2020. gadam par 50 % salīdzinājumā ar 2010. gadu; šajos priekšlikumos īpaša uzmanība būtu jāpievērš vismazāk aizsargātajiem satiksmes dalībniekiem un jebkurā gadījumā jānorāda paredzamie rezultāti attiecībā uz negadījumu samazināšanu;
  - līdz 2014. gadam tiktu iesniegts priekšlikums, kurā paredzētu visu kravas un pasažieru pārvadājumu transporta veidu ārējo izmaksu internalizēšanu, ņemot vērā to īpatnības un izvairoties no divkāršām izmaksām un tirgus darbības traucējumiem; ieņēmumi no šīs ārējo izmaksu internalizēšanas, būtu jāizmanto, lai veiktu ieguldījumus, drošībā, pētniecībā, jaunās tehnoloģijas, klimata aizsardzībā un trokšņa samazināšanā sakarā ar pastāvīgām pārvietošanās iespējām, kā arī infrastruktūrā;
2. aicina Komisiju līdz 2013. gadam iesniegt priekšlikumu par sociālajiem un darba apstākļiem, lai veicinātu patiesi integrētu Eiropas transporta nozares tirgu un vienlaicīgi uzlabotu nozares pievilcību no strādājošo viedokļa; šis priekšlikums būtu jābalsta uz pašreizējās situācijas padziļinātu analīzi attiecībā uz sociālajiem un darba apstākļiem visos transporta veidos un tiesību aktu saskaņošanas līmeni starp dalībvalstīm, kā arī uz ietekmes novērtējumu, kā attīstība ietekmēs darba tirgu transporta nozarē periodā līdz 2020. gadam; priekšlikumam būtu jāpalielina nodarbinātība un jāuzlabo transporta nozarē strādājošo situācija, kā arī tajā jāņem vērā jaunās tehnoloģijas un loģistikas pakalpojumi, kurus var izmantot transporta pakalpojumu uzlabošanai vispār un jo īpaši attiecībā uz to sniegšanu invalīdiem;
3. lūdz Komisiju līdz 2013. gadam, balstoties uz dalībvalstu sniegto informāciju, iesniegt saskanīgu un kvantitatīvu pašreizējās situācijas analīzi attiecībā uz infrastruktūras līmeni, transporta tīkla blīvumu un transporta pakalpojumu kvalitāti visās ES dalībvalstīs; tas nodrošinās pārskatu par pašreizējo situāciju visās 27 ES dalībvalstīs, uzsvērs transporta infrastruktūras attīstības atšķirības dalībvalstu un to reģionu starpā, kā arī norādīs, kā pašreiz tiek finansēta transporta infrastruktūra visos transporta veidos un kādas ir ieguldījumu veikšanas prioritātes turpmāk;
4. ņem vērā transporta nozares lielo nozīmi rūpniecības politikā, konkurētspējā un ES tirdzniecības bilancē; norāda, ka transporta nozares iekārtu un aprīkojuma eksports 2009. gadā sasniedza EUR 454,7 miljardus un attiecīgi 41,5 % no visa eksporta apjoma no 27 ES dalībvalstīm; turklāt norāda, ka 2009. gadā lielākais ES ārējās tirdzniecības pārpalikums tika reģistrēts transporta nozares iekārtu un aprīkojuma sektorā (EUR 112,6 miljardi) un pārvadāšanas pakalpojumos (EUR 21,5 miljardi);

Ceturtdiena, 2011. gada 15. decembris

5. atbalsta baltajā grāmatā paredzētos desmit mērķus, kas īstenojami līdz 2050. un 2030. gadam, kā arī vispārējos transporta emisiju mērķus, tomēr uzskata, ka konkrētāk jāformulē mērķi laikposmā līdz 2020. gadam attiecībā uz finansējumu, ņemot vērā atsevišķu dalībvalstu ekonomisko stāvokli, ka arī attiecībā uz transporta uzdevumiem enerģētikas un vides jomā, un tālab aicina Komisiju izstrādāt tiesību aktus, lai salīdzinājumā ar 1990. gada atsaucē vērtībām par 20 % samazinātu transporta izraisīto CO<sub>2</sub> un citu siltumnīcefekta gāzu emisijas, un īstenotu starpposma mērķus līdz 2020. gadam (salīdzinājumā ar 2010. gada atsaucē vērtībām) saskaņā ar „20-20-20” mērķiem un sadarbībā ar starptautiskajiem partneriem:

- ceļu satiksmes radīto CO<sub>2</sub> emisiju samazināšana par 20 %,
- dzelzceļa transportlīdzekļu radītā trokšņa un enerģijas patēriņa samazināšana par 20 %,
- gaisa satiksmes radīto CO<sub>2</sub> emisiju samazināšana par 30 % visā Eiropas gaisa telpā,
- kuģošanas radīto CO<sub>2</sub> un kaitīgo vielu emisiju samazināšana par 30 %, ko veicinās SJO nolīgumi par Energoefektivitātes projekta rādītājiem un Kuģu energoefektivitātes nodrošināšanas plānu;

prasa uzskatīt visus šajā punktā minētos mērķus par prioritāriem un tālab pārbaudīt tos ik gadu;

6. uzsver, ka jācenšas pabeigt Eiropas vienotā transporta tirgus izveidi, tomēr pilnībā ņemot vērā saimnieciskos, nodarbinātības un sociālos aspektus, un aicina Komisiju, sagatavojot priekšlikumus tirgus atvēršanai, cita starpā lidostu, ostu, dzelzceļa un ceļu transporta jomā, pievērst uzmanību tam, lai šie priekšlikumi neizraisītu ne sociālo dempingu, ne zemākas kvalitātes pakalpojumu sniegšanu, ne arī radītu privātus monopolus vai oligopolus; uzsver, ka ir steidzami jāizstrādā vadlīnijas par valsts atbalstu ostas pilsētām;

7. uzsver līdz šim nepietiekami izmantoto transporta potenciālu vairākās jomās un uzsver, cik svarīgi ir izveidot Eiropas vienotu transporta telpu, kas balstīta uz transporta infrastruktūru un sistēmu patiesi eiropisku pārvaldību ar savstarpēju savienojamību un sadarbību, ko panāk, novēršot ar robežām saistītos faktorus starp dalībvalstīm attiecībā uz visiem transporta veidiem, lai uzlabotu visas Eiropas Savienības konkurētspēju un pievilcību kopumā; uzsver, cik svarīga ir teritoriālā kohēzija un jo īpaši piekļuves problēmas, ar kurām sastopas attālākie reģioni, salas, norobežoti un perifēri reģioni, un labi savienojumi starp dalībvalstīm un to kaimiņvalstīm;

8. uzsver, ka par nākotnes transporta politikas vadošo ideju jāklūst efektīvai komodalitātei visā transporta ķēdē pasažieru un preču pārvadāšanas jomā, vērtējot to saistībā ar saimnieciskumu, vides aizsardzību, energoapgādes drošību, sociālajiem, veselības un darba apstākļiem un drošības aspektiem un ņemot vērā teritoriālo kohēziju un ģeogrāfisko vidi konkrētās valstīs un reģionos; uzskata, ka transporta veidiem citam cits jāpapildina un jānodrošina to mijiedarbība, kā arī iepriekš izklāstītie kritēriji būtu jāizmanto, lai noteiktu pašreizējo un turpmāko transporta veidu izplatību valstīs un reģionos atbilstoši to individuālajām iespējām; turklāt uzskata, ka būtu sistemātiski jāveicina noturīgu transporta līdzekļu izmantošana gan mazos, gan lielos attālumos;

9. norāda uz Savienības augsto atkarības pakāpi no importētā fosilā kurināmā, kura piegāde no teritorijām, kuras atrodas ārpus Savienības, ir saistīta ar būtisku risku Savienības ekonomiskās drošības un tās ārpolitikas iespēju elastības ziņā, un aicina Komisiju definēt un regulāri pārbaudīt Savienības energoapgādes ārējo drošību;

**Ceturtdiena, 2011. gada 15. decembris**

10. uzsver — lai izveidotu vienotu Eiropas transporta telpu, ir svarīgi attīstīt jauno dalībvalstu transporta infrastruktūru, tostarp ceļu infrastruktūru, kā arī savienot šo valstu infrastruktūras ar Eiropas Savienības kaimiņvalstu infrastruktūrām; aicina Komisiju iekļaut jauno dalībvalstu transporta infrastruktūras attīstības vajadzības nākamajā daudzgadu finanšu shēmā, lai līdz 2025. gadam jauno dalībvalstu transporta infrastruktūra sasniegtu pārējo dalībvalstu līmeni;

11. atzinīgi vērtē un atbalsta Komisijas priekšlikumu par „Eiropas savienojumu instrumentu” un „Projektu obligāciju iniciatīvu”, un aicina dalībvalstis īstenot galveno tīklu, jo *TEN-T* koncepcijai būtu jāparedz ierobežots noturīgu projektu skaits ar Eiropas pievienoto vērtību un ar lielāku un reālu finansējumu; prasa, lai:

- dalībvalstis apņemas līdz 2020. gadam Eiropas transporta telpā novērst galvenās apzinātās vājās vietas attiecībā uz visiem transporta veidiem un vajadzības gadījumā iedrošina apiet tos, izveidojot dažādu transporta veidu infrastruktūru posma sākuma un beigu punktā, piešķirt prioritāti pārrobežu projektiem starp visām dalībvalstīm, kurās nav pabeigti savienojumi ar kaimiņvalstīm un līdz 2015. gadam iesniegt apstiprinātu finansēšanas koncepciju;
- Komisija apņemtos palielināt *TEN-T* projektu finansēšanas stabilitāti, koordinējot to ar reģionālo politiku;
- Komisija apņemtos atbalstīt alternatīvus finansēšanas modeļus un instrumentus, cita starpā projektu obligācijas, un priekšlikumos par ārējo izmaksu internalizēšanu paredzēt tādējādi gūtu ieņēmumu pastiprinātu izmantošanu *TEN-T* projektu finansēšanai;
- ilgtermiņa efektivitātes un ES pasākumu saistībā ar *TEN-T* redzamības nodrošināšanu prioritāšu noteikšana būtu cieši saistīta ar nosacījumu par reģionālo struktūrlīdzekļu izmantošanu un valstīm būtu noteikts pienākums nodrošināt šo projektu finansēšanu arī pēc ES daudzgadu programmu termiņa beigām;
- projektu prioritāti pēc 2015. gada saglabātu tikai tādā gadījumā, ja dalībvalstis ir pieņēmušas saistošus budžeta lēmumus, kas nodrošina projektu īstenošanu, un ES līdzfinansējuma pamatā būtu obligātās izmantošanas princips;
- *TEN-T* tīklā iekļautu *EuroVelo* Eiropas liela attāluma velosipēdu maršrutu tīklu;

12. uzsver, ka labas transporta infrastruktūras izveide un laba piekļuve šādai infrastruktūrai padarīs visus reģionus ekonomiski stiprākus un pievilcīgākus tiešajiem ieguldījumiem un tādējādi ilgtermiņā uzlabos gan šo reģionu konkurētspēju, gan ES konkurētspēju kopumā, nodrošinot iekšējā tirgus stabilu attīstību un sasniedzot teritoriālās kohēzijas mērķi;

13. atgādina, ka transporta tīkli ieņem galveno lomu zemes izmantošanas plānošanas politikā; uzsver īpašo nozīmi, kas vietējās attīstības veicināšanā ir lielajai transporta infrastruktūrai, piemēram, ātrgaitas dzelzceļam; uzskata, ka makroreģioni un stratēģijas to attīstības veicināšanai spēj ieņemt aktīvāku lomu saskaņotās, efektīvas un ilgtspējīgas transporta politikas īstenošanā; atgādina kopīgu transporta infrastruktūras stratēģiju izstrādes nozīmību, kā arī vajadzību izplatīt labāko praksi transporta jomā; uzsver, ka ES pilsoņi un uzņēmumi gūs tiešu labumu no vienotas Eiropas transporta telpas, jo tās mērķis ir samazināt preču un pasažieru pārvadāšanai vajadzīgo laiku un resursus, kā arī ciešāk integrēt tirgus;

Ceturtdiena, 2011. gada 15. decembris

14. norāda, ka attiecībā uz visu veidu pasažieru un preču pārvadājumiem vajadzētu būt spēkā riskam pielāgotiem drošības standartiem Eiropas līmenī, un aicina iesniegt priekšlikumu finansējumam atbilstības nodrošināšanai šai prasībai; uzskata, ka kuģniecībā un gaisa satiksmē starptautiskai koordinācijai vajadzētu būt jau savlaicīgai un būtu jāpārskata spēkā esošie noteikumi, kā arī vajadzības gadījumā pārstrādājot tos līdz 2015. gadam un pakāpeniski iekļaujot nolīgumos ar trešām valstīm;

15. uzsver, cik liela nozīme transportā ir pārejai uz alternatīvajiem un atjaunojamiem enerģijas veidiem un uzsver to, ka noteiktos mērķus varētu īstenot ar energoavotu sadalījuma un jau pastāvošo energotaupības iespēju starpniecību; norāda, ka šāda pāreja prasa specifisku infrastruktūru un atbilstošas iniciatīvas un ka patēriņa samazināšanas mērķi būtu jādefinē no tehnoloģijām neatkarīgā veidā;

16. prasa līdz 2015. gadam iesniegt tādu priekšlikumu par pilsētu mobilitāti, ar kuru, ievērojot subsidiaritātes principu, tiek nodrošināta projektu atbalstīšana, kas ir atkarīga no ilgtspējīgu pilsētu mobilitātes plānu iesniegšanas, kuros ir paredzēta efektīva pasažieru un preču loģistikas ķēde transporta apjoma, negadījumu, gaisa piesārņojuma un trokšņa samazināšanas veicināšanai, kā arī tiek ievēroti Eiropas transporta politikas standarti un mērķi, un šajā priekšlikumā nodrošināt konsekvenci attiecībā uz visām apkārtnē esošajām pilsētām un reģioniem un neradītu tirgus barjeras; ierosina apmainīties ar paraugpraksi jauninājumu jomā un veikt pētījumus par pilsētu mobilitātes noturīgām koncepcijām;

17. uzsver, ka noteicoša ir transporta lietotāju izturēšanās, un prasa radīt stimulus noturīgai, fiziski aktīvai, drošai un veselīgai transportlīdzekļu izvēlei un mobilitātei, aicina Komisiju un dalībvalstis, ievērojot subsidiaritātes principu, līdz 2013. gadam iesniegt priekšlikumus iniciatīvu izstrādāšanai, kuras veicinātu videi nekaitīgu sabiedrisko transportu, iešanu ar kājām un braukšanu ar velosipēdu, īpaši pilsētās un lielpilsētās ar mērķi dubultot lietotāju skaitu; tālab uzskata, ka ir svarīgi attīstīt drošu gājējiem un velosipēdistiem paredzētu infrastruktūru, jo īpaši pilsētās un lielpilsētās, un uzlabot transporta pakalpojumu sadarbību, kā arī veicināt vienota pārvadājuma dokumenta un integrētu e-biļešu sistēmu ieviešanu, ceļošanai izmantojot dažādus transporta veidus, kas savienotu arī tālsatiksmes un vietējo transportu; atgādina, ka transporta pieejamība saistībā ar pieņemamām cenām ir ļoti svarīga sociālajai mobilitātei un, plānojot turpmāko transporta politiku, vairāk uzmanības ir jāpievērš noturīguma mērķu un sociālo vajadzību līdzsvarošanai;

18. uzskata, ka pamatnoteikumi par pasažieru tiesībām visos transporta veidos būtu jāiekļauj pasažieru tiesību hartā, un tāpēc sagaida, ka līdz 2012. gada beigām tiks iesniegts atbilstošs priekšlikums, ņemot vērā attiecīgo transporta veidu īpatnības un iegūto pieredzi, kurā tiks iekļauta arī sadaļa par to pasažieru tiesībām, kuriem ir invaliditāte; vienlaicīgi aicina vienveidīgi interpretēt un konsekventi piemērot un īstenot šīs tiesības, kā arī nodrošināt to ievērošanu, balstoties uz skaidrām definīcijām un pamatnostādnēm, un pārredzamību attiecībā uz to pārvaldību; turklāt uzsver, ka nepieciešams tiesību akts palielinātas maksas jomā attiecībā uz visiem transporta veidiem;

19. uzsver, ka ir nepieciešama integrēta transporta politika visai transporta un loģistikas pakalpojumu vērtības ķēdei, lai pienācīgi risinātu transporta un mobilitātes problēmjautājumus, īpaši tos, kas radušies pilsētu teritorijās; aicina uzlabot koordināciju starp politikas veidotājiem Eiropas iestādēs un tāpat aicina uz pastāvīgu dialogu un konsultācijām ar loģistikas nozari, transporta pakalpojumu sniedzējiem un patērētājiem Eiropas loģistikas un mobilitātes forumā;

20. aicina par prioritāti noteikt videi nekaitīgas loģistikas un uzlabotas mobilitātes pārvaldības veicināšanu;

**Ceturtdiena, 2011. gada 15. decembris**

21. aizstāv noturīgu dažāda veida pasažieru un preču loģistiku un aicina nodrošināt dažādu veidu savienojumu punktus un termināļus, integrētu plānošanu un loģistiku, kā arī integrētu izglītību un profesionālu apmācību;

22. uzsver, ka ES jāturpina uzņemties vadību tehnoloģisko inovāciju ziņā, lai veicinātu efektivitāti, noturīgumu un nodarbinātību; aicina piešķirt finansējumu pētniecības un izstrādes programmai, kura būtu paredzēta tieši noturīgai un drošai mobilitātei, nosakot arī īpašu īstenošanas stratēģiju, grafiku un efektīvu finanšu kontroli ar mērķi:

— saglabāt Eiropas kā ražošanas un pētniecības vietas līderību attiecībā uz dažādiem transporta veidiem, īpašu uzmanību pievēršot transporta dekarbonizācijai, emisiju samazināšanai, trokšņa samazināšanai un drošībai un aizsardzībai;

— radīt efektīvas, inteligēntas, sadarbspējīgas un savienotas sistēmas, lai atbalstītu *SESAR*, *Galileo*, *ERTMS*, uiju informācijas pakalpojumus, *SafeSeaNet*, *LRIT* un *ITS*;

— atrast praksei piemērotus risinājumus, piedaloties ekonomikas, zinātnes, politikas un sabiedrības nozares ekspertu grupai;

— turpināt e-drošības iniciatīvas īstenošanu, lai uzlabotu ceļu satiksmes drošību un izveidotu infrastruktūru e-zvana ārkārtas izsaukumu sistēmas ieviešanai, vienlaikus ievērojot datu aizsardzības prasības;

23. uzskata, ka būtu jāsamazina birokrātiski šķēršļi attiecībā uz visiem transporta veidiem, un tādēļ prasa veikt pārvadājumu dokumentu lielāku vienkāršošanu un saskaņošanu, jo īpaši attiecībā uz preču pārvadājumiem, un līdz 2013. gadam iesniegt priekšlikumu par kravas pavaddokumentu un e-dokumentu standartizāciju, arī lai veicinātu kravas pārvadājumus, izmantojot vairākveidu transportu;

24. uzsver, ka ir nepieciešams uzlabot un standartizēt kontroles ierīces, piemēram, ātruma radarus un transportlīdzeklī iebūvētās ierīces, kā arī saziņas sistēmas un iekārtas, un prasa līdz 2013. gadam iesniegt priekšlikumu par šo ierīču sadarbības savstarpēju atzīšanu; uzsver, ka ir svarīgi uzlabot dalībvalstu iestāžu koordinēšanu un sadarbību pārrobežu kriminālvajāšanā un nodrošināt lielāku konverģenci ceļu drošības standartu piemērošanā;

25. uzsver to, ka kravas vienību iespējamām izmaiņām un standartizēšanai, ņemot vērā globālajā transportā izmantojamās vienības un transportlīdzekļu gabarītus, jānodrošina vairākveidu pārvadājumu optimizēšana un pierādāmi labumi degvielas ietaupījumu, zemākas emisijas un uzlabota satiksmes drošība;

26. ierosina, lai dalībvalstis atļauj izmantot Eiropas Modulāro sistēmu dažos maršrutos, ja to atļauj pastāvoša infrastruktūra un drošuma prasības, un par šādas atļaujas piešķiršanu informē Komisiju;

27. uzsver dažādo Eiropas transporta aģentūru nozīmi un aicina nodrošināt papildu centienus to Eiropas dimensijas stiprināšanai;

28. aicina dalībvalstis atbalstīt un tiekties pēc līdzvērtīgu konkurences apstākļu izveidošanas visiem transporta veidiem energoresursu nodokļa un pievienotās vērtības nodokļa (PVN) ziņā;

Ceturtdiena, 2011. gada 15. decembris

29. prasa, lai attiecībā uz ceļu satiksmi:

- līdz 2013. gadam vēlreiz pārskatītu reglamentējošos noteikumus par braukšanas un atpūtas periodiem pasažieru un preču pārvadājumos un to īstenošanu, ka arī saskaņotu īstenošanas un izpildes interpretāciju, ņemot vērā Eiropas Parlamenta nostāju par sodu saskaņošanu autotransporta nozarē; uzskata, ka vēl ir jāsaskaņo noteiktie preču pārvadājumu ierobežojumi visā Eiropas Savienībā,
- sasniegtu jau noteiktos mērķus un piešķirtu jaunu stimulu prioritārajiem projektiem Eiropas ceļu tīklā;
- līdz 2020. gadam salīdzinājumā ar 2010. gada rādītājiem par 40 % tiktu palielināts drošu kravas automobiļu stāvvietu skaits Eiropas ceļu tīklā (*TERN*) un uzlabota to kvalitāte (higiēnas standarti);
- Komisija atbalstītu dalībvalstu iniciatīvas, kas, izmantojot nodokļu atvieglojumus, atbalsta droša un videi nekaitīga autoparka izveidošanu;
- Komisija līdz 2013. gada beigām sagatavotu ziņojumu par stāvokli Kopienas autotransporta tirgū, kurā iekļautu tirgus stāvokļa analīzi, tostarp kontroļu efektivitātes un darba apstākļu novērtējumu šajā profesijā, kā arī vērtējumu par to, vai noteikumu saskaņošana jomās kā, piemēram, cita starpā izpilde un ceļu izmantotāju maksājumi, kā arī tiesību akti sociālajā un drošības jomā ir progresējuši tādā apmērā, ka varētu paredzēt turpmāku iekšzemes autotransporta tirgu atvēršanu, tostarp ierobežojumu atcelšanu attiecībā uz kabotāžu;
- uzlabotu transporta nozarē nodarbināto personu, tostarp to, kas sniedz pakalpojumus pasažieriem ar transportu saistītās nozarēs, pamatapmācību, turpmāku apmācību un piekļuvi profesijai, lai uzlabotu darba apstākļus un algu un veicinātu šo profesiju pievilcīgumu;
- būtu standartizēta ES metodoloģija transporta un loģistikas darbību radītās oglekļa dioksīda pēdas aprēķināšanai, lai izvairītos no dalībvalstu pieeju vairošanās, un atbalsts nozares iniciatīvām, kuru mērķis ir veicināt oglekļa dioksīda pēdas aprēķināšanu īpaši kravas autopārvadājumu nozarē;

30. prasa, lai attiecībā uz kuģniecību:

- iesniegtu priekšlikumu par tā dēvēto „zilo zonu” līdz 2013. gadam, lai atvieglotu formalitātes kuģiem, kuri pārvietojas starp ES ostām, izstrādātu iespējamās maģistrāles uz jūras un izveidotu reālu vienotu tirgu ES iekšējiem jūrniecības pārvadājumiem saskaņā ar spēkā esošajiem vides un dabas aizsardzības tiesību aktiem;
- iniciatīvas sēra emisiju samazinājuma nodrošināšanai no kuģiem nekļūtu atkal par iemeslu pārejai uz citiem transporta veidiem,
- ieviestu Eiropas politiku tuvjūras un tāljūras satiksmei, kas paredzētu iekšzemes ūdensceļu pieejamās kapacitātes izmantošanu un sasniegtu ES mērķus attiecībā uz siltumnīcefekta gāzu emisiju samazināšanu transporta nozarē,



**Ceturtdiena, 2011. gada 15. decembris**

- arī turpmāk atbalstītu NAIADES programmu saskaņā ar spēkā esošajiem vides un dabas aizsardzības tiesību aktiem un pēc tās pabeigšanas 2013. gadā novērtētu tās rezultātā gūtos panākumus un turpinātu pašreizējo NAIADES programmu laikposmā, sākot no 2014. gada;
- sagatavotu priekšlikumu līdz 2020. gadam salīdzinājumā ar 2010. gadu par 20 % palielināt vairākveida transporta savienojumu (platformu) skaitu iekšējo ūdensceļu transporta nozarē, iekšējās ostās un dzelzceļa transportā un nodrošināt atbilstošu finansiālu atbalstu, kā arī pagarināt programmu „Marco Polo”, lai tā darbotos arī pēc 2013. gada, efektīvi izmantojot kuģošanas potenciālu;
- turpmākās daudzgadu finanšu shēmas ietvaros laikposmam no 2014. gada līdz 2020. gadam vismaz 15 % no TEN-T līdzekļiem paredzētu projektiem, kuri uzlabo jūras ostu, iekšējo ostu un vairākveidu platformu noturīgus un vairākveidu savienojumus, īpašu uzsvāru liekot uz projektiem, kas saistīti ar transportēšanu pa ūdensceļiem;
- jūras satiksmes starptautiskā rakstura dēļ līdz 2012. gadam saskaņotu apmācību kuģu satiksmē atbilstoši starptautiskiem standartiem un jo īpaši steidzami pieņemtu Komisijas priekšlikumu, ar ko groza Direktīvu 2008/106/EK par jūrnieku minimālo sagatavotības līmeni, inkorporējot ES tiesību aktā Starptautiskajā Jūrniecības organizācijas konvencijā par jūrnieku sagatavošanu un diplomēšanu, kā arī sardzes pildīšanu 2010. gadā izdarītos grozījumus, un līdz 2013. gada beigām iesniegtu priekšlikumu par ostas strādnieku apmācības pamatnosacījumu savstarpēju atzīšanu, kā arī stratēģiju jaunākā personāla pieņemšanai darbā jūrniecības profesijās;

**31. prasa attiecībā uz gaisa satiksmi, lai:**

- Komisija un dalībvalstis veicinātu vienotas Eiropas gaisa telpas II īstenošanu, kam ir ļoti nepieciešama SESAR ieviešana, un aicinātu Komisiju līdz 2013. gadam iesniegt priekšlikumu par vienotas Eiropas gaisa telpas izveidošanas pabeigšanu, samazinot funkcionālo gaisa telpas bloku skaitu;
- Komisijai nostiprinātu vienotās gaisa telpas noteikumu un SESAR un Galileo projektu, kā arī tīras gaisa telpas iniciatīvu koordināciju, nodrošinot iespējami efektīvāku enerģijas taupības un SEG emisiju samazināšanas pasākumu īstenošanu;
- turpmākajos priekšlikumos par tirgus liberalizāciju noteiktu prioritāti pakalpojumu kvalitātei un koordinēšanai ar starptautiskajiem standartiem;
- Komisija un dalībvalstis veiktu visus nepieciešamos pasākumus, kas nodrošinātu, ka Eiropas mēroga tirdzniecība ar emisiju kvotu sertifikātiem tiek starptautiski akceptēta līdz 2012. gadam, tādējādi starptautiskā mērogā garantējot līdzvērtīgus konkurences apstākļus;
- aktivizētu darbu pie „Drošības kontroles nākotnē” izstrādes, kas paredzētu pasažieru un kravas drošības pārbaudes;

**32. prasa attiecībā uz dzelzceļa satiksmi:**

- Komisijai, turpinot tirgu atvēršanu, ņemt vērā dalībvalstu saistības vietējā sabiedriskajā transportā un pastāvošo pakalpojumu piedāvājumu ar mērķi panākt pašreizējā pakalpojumu piedāvājuma uzlabošanu, vienlaikus garantējot godīgu konkurenci, balstoties uz minimālo sociālo noteikumu kopumu,

Ceturtdiena, 2011. gada 15. decembris

- lielākā mērā sekmēt tehnisko saskaņošanu un sadarbību starp dalībvalstīm un jo īpaši līdz 2015. gadam saskaņot noteikumus par transportlīdzekļu atļaušanu, lai transportlīdzekļu atļaušana neilgtu vairāk par diviem mēnešiem, nodrošinot finansiāli pārredzamus nosacījumus, kā arī 2012. gadā atbilstoši mainīt Eiropas Dzelzceļa aģentūras kompetences un tās finansējumu,
  - labi pārdomātā veidā piešķirtu aizdevumus jauniem stimuliem dzelzceļa infrastruktūrā, trokšņa samazināšanai un ERTMS rīcības plānam visam laikposmam līdz 2020. gadam;
  - Komisijai vēlākais līdz 2012. gada 31. decembrim iesniegt direktīvas priekšlikumu, kurā ietver noteikumus attiecībā uz infrastruktūras pārvaldības un pārvadājumu darbību nodalīšanu un priekšlikumu par iekšzemes dzelzceļa pasažieru pārvadājumu tirgus atvēršanu, nesamazinot dzelzceļa pārvadājumu pakalpojumu kvalitāti un ievērojot sabiedrisko pakalpojumu sniegšanas saistības;
  - efektīvāka dzelzceļa nodrošināšanas nolūkos padarīt neatkarīgākas un stiprināt regulējošas iestādes, nodrošināt ciešāku sadarbību starp tām Eiropas tīkla ietvaros un Komisijai līdz 2014. gadam iesniegt priekšlikumu par turpmāka atbalsta nodrošināšanu šim mērķim un Eiropas regulatīvās iestādes izveidošanu;
  - vairāk uzmanības pievērst izglītībai un tālākapmācībai, kas balstītas uz augstiem standartiem, un veicināt diplomu un kvalifikāciju pārrobežu atzīšanu;
  - lai Komisija novērtētu dzelzceļa kravu pārvadājumu tirgus atvēršanas ietekmi uz vagonstūtijumu satiksmi un — ja izrādīsies, ka šādu pārvadājumu apjoms ir samazinājies, — ne vēlāk kā 2012. gada 31. decembrī iesniegt priekšlikumu, kas dalībvalstīm ļautu atbalstīt šo darbību, ņemot vērā tās ekonomisko, sociālo un ar vidi saistīto izdevīgumu;
33. atzīst, ka pieaug Eiropas dzelzceļa nozares neaizsargātība pret trešo valstu piegādātāju radītu konkurenci ES tirgū; pauž bažas par pastāvošajiem būtiskajiem šķēršļiem, kas neļauj ES piegādātājiem pretendēt uz valsts pasūtījumiem ārpuskopienas valstīs;
34. aicina Komisiju tiesību aktu priekšlikumu ietekmes novērtējumos identificēt, kvantitatīvi noteikt un novērtēt „ekoloģiskās nodarbinātības” izveides darbības jomu un pasākumus tās veicināšanai;
35. aicina Komisiju un dalībvalstis iesniegt kopīgu stratēģiju, kurā paredzētu iesaistīto pušu informēšanu, saziņu un konsultācijas, tostarp īpaši ieinteresēto pilsoņu līdzdalību, un kurā pievērstos izaugsmei, mobilitātei, attīstībai un nodarbinātībai nepieciešamās infrastruktūras vajadzībām, plānošanai, attīstībai un finansēšanai atbilstoši saistībām, kas ir daļa no stratēģijas „Eiropa 2020”;
36. ņemot vērā to, ka vietējām un reģionālajām iestādēm ir nozīmīgas kompetences transporta politikas jomā, uzskata, ka ir būtiski nodrošināt tām iespēju piedalīties, pielietojot vairāklīmeņu pārvaldības pieeju;
37. prasa, lai Komisija ik gadu izvērtētu baltās grāmatas mērķus, situāciju attiecībā uz veiktajiem pasākumiem un rezultātus un ik pēc pieciem gadiem sniegtu Parlamentam ziņojumu par baltās grāmatas īstenošanu;
38. uzdod priekšsēdētājam nosūtīt šo rezolūciju Padomei un Komisijai.