

Trešdiena, 2015. gada 9. septembris

P8_TA(2015)0310

2011. gada Baltās grāmatas par transportu īstenošana**Eiropas Parlamenta 2015. gada 9. septembra rezolūcija par 2011. gada Baltās grāmatas par transportu īstenošanu — novērtējums un virzība uz ilgtspējīgu mobilitāti (2015/2005(INI))**

(2017/C 316/16)

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 Transporta un tūrisma komitejas 2015. gada 17. martā rīkoto sabiedrisko apspriešanu “Baltā grāmata par transportu — novērtējums un virzība uz ilgtspējīgu mobilitāti”,
- ņemot vērā Eiropas Ekonomikas un sociālo lietu komitejas 2015. gada 22. aprīļa atzinumu “Ceļvedis uz Eiropas vienoto transporta telpu — sasniegumi un problēmas”,
- ņemot vērā 2011. gada 15. decembra rezolūciju par ceļvedi uz Eiropas vienoto transporta telpu — virzība uz konkurētspējīgu un resursefektīvu transporta sistēmu ⁽¹⁾,
- ņemot vērā 2010. gada 6. jūlija rezolūciju par ilgtspējīgu nākotni transportam ⁽²⁾,
- ņemot vērā Parlamenta 2007. gada 12. jūlija rezolūciju “Eiropas dinamisma saglabāšana — ilgtspējīga attīstība mūsu kontinentā” ⁽³⁾,
- ņemot vērā Parlamenta 2003. gada 12. februāra rezolūciju par Komisijas Balto grāmatu “Eiropas transporta politika laikposmā līdz 2010. gadam — laiks pieņemt lēmumu” ⁽⁴⁾,
- ņemot vērā Komisijas Balto grāmatu “Eiropas transporta politika laikposmā līdz 2010. gadam — laiks pieņemt lēmumu” (COM(2001)0370),
- ņemot vērā gaidāmo klimata konferenci COP21, kas 2015. gada decembrī notiks Parīzē,
- ņemot vērā Enerģētikas savienības paketi un paziņojumu par to, kura nosaukums ir “Pamatstratēģija spēcīgai Enerģētikas savienībai ar tūlredzīgu klimata pārmaiņu politiku” (COM(2015)0080),
- ņemot vērā Eiropadomes 2014. gada 23. un 24. oktobra secinājumus par klimata un enerģētikas politikas satvaru laikposmam līdz 2030. gadam,
- ņemot vērā Komisijas paziņojumu “Digitālā vienotā tirgus stratēģija Eiropai” (COM(2015)0192),
- ņemot vērā Komisijas paziņojumu “Kopīgiem spēkiem virzībā uz konkurētspējīgu un resursu ziņā efektīvu mobilitāti pilsētās” (COM(2013)0913),
- ņemot vērā 2011. gada 27. septembra rezolūciju par Eiropas ceļu satiksmes drošību no 2011. līdz 2020. gadam ⁽⁵⁾,
- ņemot vērā Reglamenta 52. pantu,

⁽¹⁾ OV C 168 E, 14.6.2013., 72. lpp.⁽²⁾ OV C 351 E, 2.12.2011., 13. lpp.⁽³⁾ OV C 175 E, 10.7.2008., 556. lpp.⁽⁴⁾ OV C 43 E, 19.2.2004., 250. lpp.⁽⁵⁾ OV C 56 E, 26.2.2013., 54. lpp.

Trešdiena, 2015. gada 9. septembris

- ņemot vērā Transporta un tūrisma komitejas ziņojumu (A8-0246/2015),
- A. tā kā Baltajā grāmatā par transportu ir noteikta mērķtiecīga programma Eiropas transporta sistēmas pārveidošanai un patiesi vienotas Eiropas transporta telpas izveidei;
- B. tā kā transporta nozare ir ES ekonomikas virzītājspēks, ņemot vērā, ka tajā nodarbināti apmēram 10 miljoni cilvēku un tā veido 5 % no IKP, un šai nozarei arī turpmāk vajadzētu būt galvenajai ekonomikas izaugsmes, darbvietu radīšanas un konkurētspējas, ilgtspējīgas attīstības un teritoriālās kohēzijas veicinātājai;
- C. tā kā transports ir nozare, kurā ES ieņem galveno vietu pasaulē gan ražošanas, gan transporta darbības jomā, un ir svarīgi turpināt Eiropas transporta pilnveidi un ilgtspējīgu atjaunināšanu un šajā nozarē veikt investīcijas, lai saglabātu tehnoloģiju līdera vietu pasaulē, turpinātu izvērst savu standartu ietekmi pasaulē un saglabātu savu konkurētspēju visos transporta veidos, darbojoties globālā ekonomikā, kam vairāk nekā jebkad agrāk raksturīga jaunu un spēcīgu dalībnieku un jaunu uzņēmējdarbības modeļu parādīšanās;
- D. tā kā sabiedrību skar pārmaiņas, ko izraisa digitalizācija, urbanizācija un globalizācija, kā arī demogrāfiskas pārmaiņas, un ir nepieciešams mainīt esošo transporta politiku, lai tā atbilstu nākotnes uzdevumiem;
- E. tā kā transports ir personu brīvas pārvietošanās un preču un pakalpojumu brīvas aprites pamatā, uz kā balstās vienotais tirgus, un šī brīvā pārvietošanās un aprite vienlaikus ir spēcīgs Eiropas Savienības integrācijas virzītājs un būtisks ES rūpniecības un tirdzniecības veikspējas faktors;
- F. tā kā transporta nozare joprojām ir gandrīz pilnībā atkarīga no fosilās degvielas un ir vienīgā nozare, kurā pēdējo 25 gadu laikā ir palielinājies siltumnīcefekta gāzu emisiju apjoms, un minētais apjoms būtu vēl lielāks, ja nebūtu notikusi ekonomikas lejupslīde;
- G. tā kā ir steidzami jāuzlabo transporta sistēmas energoefektivitāte un ilgtspēja un iespējami ekonomiskāk jāpārtrauc transporta sistēmas atkarība no naftas un fosilās degvielas, nemazinot sistēmas konkurētspēju un neierobežojot mobilitāti, saskaņā ar Baltajā grāmatā noteiktajiem mērķiem;
- H. tā kā uzlabotajām ilgtspējīgajām biodegvielām (jo īpaši no pārstrādes atkritumiem un atliekām ražotajām degvielām atbilstīgi atkritumu apsaimniekošanas hierarhijai ⁽¹⁾) ir neizmantots potenciāls samazināt Eiropas transporta sistēmas atkarību no naftas un ierobežot transporta nozares radītās siltumnīcefekta gāzu emisijas;
- I. tā kā ir svarīgi nodrošināt sekmīgu Eiropas transporta tīkla (*TEN-T*) attīstību noteiktajos termiņos, izveidot efektīvu saikni starp visu ES reģionu transporta tīkliem, savienojot ES ģeogrāfiski perifēros reģionus ar centrālajiem, un novērst infrastruktūras attīstības un apkopes līmeņu atšķirības, jo īpaši starp ES austrumu un rietumu daļām;
- J. tā kā investīcijām transporta infrastruktūrā ir pozitīva ietekme uz ekonomisko izaugsmi un darbvietu radīšanu, tāpēc ir jālikvidē šķēršļi, kas apgrūrina privātās investīcijas transporta infrastruktūrā;
- K. tā kā transporta infrastruktūrai parasti ir nepieciešams ilgtermiņa finansējums un tā kā nesen investīciju līmenis kritās uzticēšanās trūkuma dēļ likumdevēju, projektu attīstītāju un finanšu sektora pārstāvju starpā;

⁽¹⁾ Atbilstoši definīcijai Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvas 2008/98/EK (2008. gada 19. novembris) par atkritumiem un par dažu direktīvu atcelšanu 4. pantā.

Trešdiena, 2015. gada 9. septembris

- L. tā kā jau vairākus gadus visā ES nav veiktas pietiekamas investīcijas sabiedriskā transporta infrastruktūrā un uzlabotas iespējas gājējiem, veciem cilvēkiem un personām ar ierobežotām pārvietošanās spējām ir viens no Eiropas Savienības mērķiem;
- M. tā kā vienam no Baltās grāmatas galvenajiem mērķiem ir jābūt cilvēku un viņu kā pasažieru tiesību galvenās nozīmes atzīšanai transporta politikā;
- N. tā kā inovācijai un intelektiskām transporta sistēmām vajadzētu būt galvenajam virzītājspēkam modernas, efektīvas, ilgtspējīgas, sadarbspējīgas un visiem pieejamas Eiropas transporta sistēmas izveidē;
- O. tā kā multimodāli tīkli un dažādu transporta veidu un pakalpojumu integrēšana var potenciāli uzlabot pasažieru un kravas transporta savienojumus un efektivitāti, tā palīdzot samazināt oglekļa un citas kaitīgas emisijas;
- P. tā kā patiesi vienotas Eiropas transporta telpas izveide nebūs iespējama, ja dalībvalstis nespēs efektīvi īstenot ES tiesību aktus un ja vajadzības gadījumā netiks vienkāršots spēkā esošais tiesiskais regulējums, nodrošinot juridisko skaidrību un labāku īstenošanu;
- Q. tā kā ir jālikvidē visi atlikušie šķēršļi, jānodrošina tehniskā savietojamība un jāmazina birokrātiskās administratīvās procedūras, kas liedz panākt pilnīgi integrētas transporta sistēmas izveidi, kā arī jācīnās pret jauniem dalībvalstu ieviestiem pasākumiem, kas rada šķēršļus preču un pakalpojumu brīvai aprītei;
- R. tā kā līdztekus turpmākai tirgus atvēršanai ir jānodrošina kvalitatīvas darbvietas un pienācīgi darba apstākļi, kā arī augsti pakalpojumu standarti un godīga konkurence visās dalībvalstīs;
- S. tā kā Eiropas Komisijas neseno ziņojumā "Ceļu satiksmes drošība Eiropas Savienībā" ⁽¹⁾ atklājas, ka mirstība uz ceļa Eiropā 2014. gadā ir kritusies par 1 %, kas ir daudz zemāks rādītājs par 8 % kritumu iepriekšējos gados,

Baltās grāmatas īstenošana un starpposma pārskatīšana

1. atzinīgi vērtē Komisijas nolūku veikt Baltās grāmatas starpposma pārskatīšanu, lai novērtētu sasniegumus un ierosinātu turpmāk veicamos pasākumus tās mērķu sasniegšanai; uzskata, ka, lai gan ir pārāgri pilnībā novērtēt ietekmi, ko rada kopš Baltās grāmatas pieņemšanas veiktie politikas pasākumi, šāda novērtēšana ir vajadzīga, lai gūtu priekšstatu par to, kā tiek īstenotas Baltās grāmatas pielikumā ietvertās 40 iniciatīvas un 131 pasākums;
2. atkārtoti pauž atbalstu Baltajā grāmatā izvirzītajiem mērķiem un desmit mērķiem attiecībā uz konkurētspējīgu un resursu ziņā efektīvu transporta sistēmu (kritērijiem, lai panāktu 60 % SEG emisiju samazinājumu); uzsver, ka starpposma pārskatīšanā vajadzētu saglabāt vismaz tikpat vērienīgus mērķus, kādi bija noteikti 2011. gadā, un ierosināt konkrētus, reālistiskus un uz pierādījumiem balstītus pasākumus un iniciatīvas, lai palielinātu, paātrinātu un pilnveidotu centienus sasniegt minētos mērķus; aicina Komisiju novērtēt, cik lielā mērā Baltajā grāmatā paredzēto pasākumu saraksts ir pietiekams, lai sasniegtu tās galvenos mērķus, un izteikt priekšlikumus par papildu tiesību aktiem;
3. aicina Komisiju aktualizēt Baltās grāmatas emisiju mērķus saskaņā ar Parlamenta 2014. gada 5. februāra rezolūciju par klimata un enerģētikas politikas satvaru 2030. gadam ⁽²⁾ un Eiropadomes 2014. gada 23. un 24. oktobra secinājumus par klimata un enerģētikas politikas satvaru laikposmam līdz 2030. gadam, un ierosināt pasākumus, kuru nolūks būtu papildus samazināt transporta emisijas, lai palīdzētu dalībvalstīm sasniegt kopējo "saistošu ES mērķi – līdz 2030. gadam iekšēji samazināt siltumnīcefekta gāzu emisijas vismaz par 40 % salīdzinājumā ar 1990. gada līmeni" ("līdz 2030. gadam panākot samazinājumus – salīdzinājumā ar 2005. gadu – apjomā līdz 43 % un 30 % attiecīgi nozarēs, kas ietilpst ETS un kas ETS neietilpst");

⁽¹⁾ Eiropas Komisija, "Ceļu satiksmes drošība Eiropas Savienībā", 2015. gada marts.

⁽²⁾ Pieņemtie teksti, P7_TA(2014)0094.

Trešdiena, 2015. gada 9. septembris

4. uzsver, ka līdz 2030. gadam sasniedzamais transporta nozares siltumnīcefekta gāzu emisiju samazinājuma mērķis jānosaka tādā līmenī, kas atļautu sasniegt Baltās grāmatas ilgtermiņa mērķi — līdz 2050. gadam samazināt transporta siltumnīcefekta gāzu emisijas par vismaz 60 %; šajā sakarībā aicina Komisiju ierosināt visaptverošu transporta dekarbonizācijas stratēģiju;

Vispārēji principi — pāreja no viena transporta veida uz citu un komodalitāte

5. uzsver, ka Eiropas ilgtspējīgas mobilitātes politikas pamatā jābūt plašam politikas instrumentu klāstam, lai nodrošinātu rentablu pāreju uz mazāk piesārņojošiem un energoefektīvākiem transporta veidiem; norāda, ka līdzsvara maiņa dažādu transporta veidu starpā nav pašmērķis, bet nepieciešamība, lai pārtrauktu saikni starp mobilitāti un pašreizējās transporta sistēmas nelabvēlīgo ietekmi, piemēram, sastrēgumiem, gaisa piesārņojumu, troksni, satiksmes negadījumiem un klimata pārmaiņām; atzīst, ka politika, ar ko īsteno pāreju no viena transporta veida uz citu, līdz šim nav devusi apmierinošus rezultātus; tāpēc uzsver, ka visi transporta veidi ir jāoptimizē un jāpadara videi draudzīgāki, drošāki un energoefektīvāki, lai vienlaikus sasniegtu augstu mobilitātes un vides aizsardzības līmeni;

6. uzskata, ka pasažieru un kravu pārvadājumu attīstība ir galvenokārt atkarīga no dažādu transporta veidu efektīvas izmantošanas un ka tāpēc Eiropas transporta politika būtu jāveido uz efektīvas komodalitātes pamata, kā prioritāti nosakot energoefektīvāko un ilgtspējīgāko transporta veidu izmantošanu, ja tas ir iespējams; uzskata, ka tādējādi tiks radīts optimāli līdzsvarots sadalījums starp dažādiem transporta veidiem un nodrošināta savietojamība gan viena transporta veida ietvaros, gan starp dažādiem transporta veidiem, veicinātas noturīgākas transporta un loģistikas ķēdes un nepārtraukta transporta plūsma, kurā iesaistīti dažādi transporta veidi un mezgli;

Moderna infrastruktūra un vieds finansējums

7. aicina Komisiju iesniegt priekšlikumus par visu kravu un pasažieru pārvadājumu veidu ārējo izmaksu internalizāciju, piemērojot vienotas, saskaņotas un pārredzamas ES metodes un ievērojot katra transporta veida īpatnības, tostarp konsekvētu to ārējo izmaksu analīzi, kuras jau ir internalizētas, lai novērstu nodokļu dubulto uzlikšanu; aicina veikt noteiktus pasākumus, lai nodrošinātu principa "lietotājs maksā" un principa "piesārņotājs maksā" plašāku piemērošanu, tostarp izstrādāt vadlīnijas un paraugpraksi, un nodrošināt vienlīdzīgus konkurences apstākļus visiem transporta veidiem, attiecīgos gadījumos atceļot videi kaitējošas nodokļu subsīdijas, vienlaikus saglabājot visu ES reģionu konkurētspēju;

8. aicina Komisiju ierosināt vispārēju satvaru valstu autoceļu maksu iekasēšanas shēmas vieglajiem pasažieru automobiļiem un vieglajiem kravu automobiļiem, kurām nevajadzētu diskriminēt trešo valstu iedzīvotājus un kurās kā prioritāte jāizvirza no nobrauktā attāluma atkarīgas maksas noteikšana; aicina dalībvalstis ienākumus no infrastruktūras maksām paredzēt drošas transporta infrastruktūras būvēšanai un uzturēšanai ar transportu saistīto vides problēmu mazināšanai;

9. uzsver, ka Eiropas transporta tīkla izveides pabeigšana joprojām ir viens no priekšnosacījumiem ilgtspējīgākas, efektīvākas un vienotas multimodālas transporta sistēmas nodrošināšanai un līdzsvarotākam kravu un pasažieru pārvadājumu apjoma sadalījumam dažādos transporta veidos; uzsver, ka to projektu atlasē, kuri ir tiesīgi saņemt ES finansējumu, galvenā uzmanība jāpievērš deviņiem pamattīkla koridoriem un trūkstošo savienojumu izveidei, jo īpaši pārrobežu posmos, šauru vietu likvidēšanai, pastāvošās infrastruktūras modernizēšanai, novatoriskiem transporta risinājumiem, sadarbībai, kā arī multimodālu transporta termināļu un pilsētu mezglu attīstībai; tajā jāpievērš lielāka uzmanība arī Eiropas pievienotajai vērtībai, infrastruktūras attīstībai savienojumu izveidē ar perifērijiem, salu, kalnu un tālākajiem reģioniem, un tādu projektu atbalstīšanai, kuri savieno Eiropas transporta tīklu ar kaimiņvalstu un kandidātvalstu infrastruktūras tīkliem;

10. uzskata, ka jebkuram ES finansējumam būtu jāatspoguļo reālās ieguldījumu vajadzības, lai līdz 2030. gadam izveidotu TEN-T pamattīklu, izmantojot Eiropas infrastruktūras savienošanas instrumentu (EISI) un citus finansēšanas līdzekļus, būtu jāveicina ieguldījumi transporta infrastruktūrā, kas atbilst TEN-T vadlīnijām un EISI noteiktajiem kritērijiem, priekšroku dodot ilgtspējīgiem transporta veidiem, piemēram, dzelzceļam, iekšzemes ūdensceļiem un tuvsatiksmes kuģošanai; uzsver, ka līdzfinansētajos projektos būtu jāatspoguļo vajadzība izveidot infrastruktūru, kas sniedz Savienībai labumu attiecībā uz konkurētspēju un ekonomisko, sociālo un teritoriālo kohēziju un kas samazina ietekmi uz vidi, kas ir noturīga pret iespējamu klimata pārmaiņu ietekmi un kas garantē infrastruktūras lietotāju veselību un drošību;

Trešdiena, 2015. gada 9. septembris

11. aicina ievērojami palielināt finansējumu Eiropas infrastruktūras savienošanas instrumentam un paplašināt Eiropas kompetenci attiecībā uz transnacionālās transporta plānošanas sagatavošanu, īstenošanu un finansēšanu un infrastruktūras finansēšanu;

12. uzsver, ka ceļu infrastruktūras kvalitāte, kam ir tieša ietekme uz ceļu satiksmes drošību, būtiski atšķiras dažādās ES valstīs un ka vairāk nekā 90 % ceļu satiksmes negadījumu dalībvalstīs notiek uz pilsētas un lauku ceļiem; uzsver, ka ir vēl vairāk jāveicina šāda veida infrastruktūras efektīva finansēšana, īstenojot dažādus ES politikas virzienus un instrumentus, jo īpaši kohēzijas valstīs; turklāt uzsver, ka ir vajadzīga esošās infrastruktūras, arī sekundāras nozīmes ceļu tīklu, pienācīga uzturēšana;

13. uzsver, ka par Eiropas Stratēģisko investīciju fonda (ESIF), ko Komisija ierosinājusi saistībā ar *Jean-Claude Juncker* investīciju plānu Eiropai, darbības prioritāti ir jāizvirza ilgtspējīga transporta un būtiski svarīgi infrastruktūras projekti, kuriem ir augsta sociālā, tautsaimnieciskā un vides vērtība, un tajā jāpievēršas projektiem, kuri veicina kvalitatīvu darbvietu radīšanu, ilgtermiņa izaugsmi, konkurētspēju, inovācijas un teritoriālo kohēziju, tai skaitā ilgtspējīgiem pilsētu projektiem un dzelzceļa projektiem, saskaņā ar ES transporta politikas mērķiem un tiesību aktiem (*TEN-T* vadlīnijas, EIS); šajā sakarībā vairāk uzmanības jāpievērš jauniem finansēšanas veidiem, piemēram, publiskajām un privātajām partnerībām un koncesijām, un tie ir jāizmanto biežāk; uzsver, ka ESIF finansēto projektu atlases procesam jābūt pārredzamam un tajā būtu jāiesaista attiecīgās ieinteresētās personas no valsts un privātā sektora;

14. uzskata, ka ESIF būtu jāfinansē prioritārā kārtā no ES budžeta nepiešķirtajiem līdzekļiem, un tikai galējas nepieciešamības gadījumā — no 2014.–2020. gada daudzgadu finanšu shēmas (DFS) 1A pozīcijas programmu neizlietotā finansējuma; uzsver, ka garantiju fonda finansējums būtu jāpārskata DFS starpposma pārskatīšanā 2016. gadā un, pamatojoties uz dažādu programmu snieguma un izpildes rādītāju analīzi, ir jāidentificē alternatīvas finansēšanas iespējas, lai maksimāli samazinātu 2016.–2020. gadā 1A pozīcijai paredzēto līdzekļu pārdales apmērus; uzsver, ka Eiropas Parlamentam un Padomei būtu jāizpēta iespējas, kā maksimālā apmērā kompensēt to ES programmām paredzēto līdzekļu pārdaļi, kas pirms DFS starpposma pārskatīšanas ikgadējā budžeta procedūrā novirzīti ESIF finansēšanai;

15. atkārtoti pauž savu atbalstu inovatīviem finanšu instrumentiem, kas ļauj optimizēt publiskos izdevumus, sekmējot privātu līdzekļu piesaistīšanu, taču atgādina, ka daudzi projekti transporta jomā nerada pietiekamus ienākumus, lai varētu izmantot tikai šāda veida instrumentus, tādējādi tiem ir nepieciešams atbalsts subsīdiju veidā;

16. uzsver, ka ir vajadzīga automatizētu transporta sistēmu ātra attīstīšana un ieviešana, lai varētu efektīvāk, ilgtspējīgāk un drošāk izmantot transportlīdzekļus un pašreizējo infrastruktūru un nodrošināt papildu jaudu, netērējot laiku, finanses un zemes platības, kas vajadzīgas jaunas infrastruktūras izbūvei; uzsver, cik svarīgi ir iedarbīgi izmantot frekvences un intelektisku transporta sistēmu savstarpējo izmantojamību, lai nodrošinātu vienotas satiksmes plūsmas dažādos transporta veidos un mezglos; prasa savlaicīgi īstenot ES satelītu navigācijas programmu izvietojanas un izmantošanas posmus un efektīvi izstrādāt iespējas Galileo un EGNOS sistēmu lietošanai transporta vajadzībām;

Ilgspējīga transporta attīstība un pilsētu mobilitāte

17. uzsver, ka energoefektivitātes uzlabošanai vajadzētu būt vienai no Eiropas transporta politikas galvenajām prioritātēm; norāda, ka ir steidzami nepieciešams uzlabot visu transporta sistēmas resursu efektīvu izmantošanu, lai efektīvāk izmantotu esošo jaudu, uzlabojot transportlīdzekļu izmantojuma rādītājus un nodrošinot, ka publiskais finansējums valstu un ES līmenī tiek piešķirts pasākumiem ar vislielāko ietekmi;

18. uzsver, ka ir svarīgi veicināt elektromobilitāti un elektriskās sabiedriskā transporta sistēmas, vienlaikus ieviešot atjaunojamus energoresursus elektroenerģijas nozarē, un par prioritāti izvirzīt dzelzceļu tīkla turpmāku elektrifikāciju un tramvaju, elektrisko autobusu (trolejbusu), elektrisko automobiļu, elektrisko velosipēdu, divriteņu/trīsriteņu/ceturriteņu mehānisko transportlīdzekļu un nelielu laivu ar elektromotoriem veicināšanu; uzsver iespējas, ko sniedz modernie gaisa tramvaji (trošu vagoniņi) kā lēti un viegli uzbūvējami transportlīdzekļi, lai palielinātu pilsētu sabiedriskā transporta tīklu jaudu;

Trešdiena, 2015. gada 9. septembris

19. uzsver, cik svarīgi ir veicināt alternatīvu degvielu un dzinēju sistēmu ieviešanu, jo īpaši tādu, saistībā ar kuriem Eiropai ir ievērojamas tehnoloģiskās priekšrocības, lai samazinātu transporta atkarību no fosilajām degvielām, uzlabotu gaisa kvalitāti un samazinātu siltumnīcefekta gāzu emisijas; pauž nožēlu, ka šīs tehnoloģijas līdz šim nav pietiekami izmantotas, jo īpaši sabiedriskajā transportā;

20. norāda, ka Baltās grāmatas desmit mērķu vidū sabiedriskā transporta izmantošana pilsētās nav skaidri noteikta; uzskata, ka ir jānosaka jauns mērķis — līdz 2030. gadam divkārtot sabiedriskā transporta izmantošanu pilsētās; šajā sakarībā uzsver, ka ir jāveic pasākumi, lai nodrošinātu iespējas un infrastruktūru nolūkā veicināt sabiedriskā transporta lietotāju, tostarp vecu cilvēku un cilvēku ar invaliditāti un velosipēdistu, kuri izmanto sabiedrisko transportu, lai veiktu daļu sava maršruta, drošu mobilitāti “no durvīm līdz durvīm”; uzsver, ka šā mērķa sasniegšanai nepieciešami atbilstoši ieguldījumi, jo īpaši, lai nodrošinātu sabiedriskā transporta infrastruktūras saskaņotu uzturēšanu un paplašināšanu; tāpēc mudina dalībvalstis nodrošināt atbilstošas un uzticamas ilgtermiņa finansēšanas iespējas pilsētu sabiedriskā transporta infrastruktūras projektiem;

21. aicina Komisiju palīdzēt vietējām, reģionālām un valsts līmeņa iestādēm un ieinteresētajām pusēm izpētīt esošās un jaunās ES finansējuma piesaistes iespējas sabiedriskā transporta vajadzībām un izstrādāt novatoriskas publiskā un privātā sektora partnerības shēmas; vērš uzmanību uz pieredzi, kas apkopota Eiropas Revīzijas palātas īpašajā ziņojumā (Nr. 1/2014) “ES atbalstīto sabiedriskā pilsētas transporta projektu efektivitāte”, kurā tika novērtēta pilsētu sabiedriskās transporta projektu, kas realizēti ar ES struktūrfondu līdzfinansējumu, īstenošana, efektivitāte un apmērs, kādā tie atbilst lietotāju vajadzībām un sasniedz savus mērķus no lietošanas viedokļa;

22. uzsver, cik svarīgi ir ilgtspējīgas pilsētu mobilitātes plāni (IPMP) kā instruments, kas palīdz pilsētām efektīvāk izmantot transporta infrastruktūru un pakalpojumus un ilgtspējīgi uzlabot dažādu mobilitātes veidu integrāciju pilsētā, tādējādi veicinot gaisa piesārņojuma un trokšņa, CO₂ emisiju, satiksmes sastrēgumus un negadījumu skaitu; aicina Komisiju turpināt atbalstīt IPMP izstrādi un popularizēšanu; uzsver, ka vajadzētu sistemātiskāk izmantot Eiropas struktūrfondu un investīciju fondus pilsētām, kas ir izstrādājušas integrētu vietējā transporta plānu, piemēram, IPMP, un identificējušas atbilstīgus rīcības pasākumus saskaņā ar attiecīgajos tiesību aktos noteiktajiem kritērijiem;

23. aicina Komisiju sadarboties ar sabiedriskā transporta uzņēmumiem un iestādēm nolūkā sniegt lietotājiem informāciju par satiksmi, izmantojot dažādus līdzekļus, tai skaitā informāciju, kas atbilst cilvēku ar invaliditāti vajadzībām, un uzņemties lielāku iniciatīvu, visā Eiropas Savienībā identificējot paraugprakses piemērus, kā uzlabot pilsētu sabiedriskās transporta sistēmas; arī aicina Komisiju un dalībvalstis saglabāt pilsētu sabiedriskā transporta sistēmu pienākumu savienot pilsētu centrus ar to perifērajām teritorijām;

24. uzsver, ka pilsētās nepieciešams nodrošināt noteikta apmēra elastīgumu, lai ļautu pilsētām izpildīt savus ES tiesību aktos noteiktos pienākumus, pilnīgi ievērojot subsidiaritātes principu, un lai nodrošinātu, ka mobilitātes risinājumi tiek piemēroti konkrētajiem apstākļiem;

25. uzsver, ka transporta lietotāju uzvedība ir ilgtspējīgākas transporta sistēmas izveides galvenais kritērijs; prasa iniciatīvas, kas motivētu lietotājus un ļautu tiem, jo īpaši jauniešiem, izmantot drošākus un ilgtspējīgākus transporta veidus (iešana ar kājām, braukšana ar velosipēdu, tai skaitā velosipēdu koplietošana un noma, sabiedriskais transports, automašīnu kopīgas izmantošanas un automobiļu koplietošanas sistēma), kas jāievieš drošā infrastruktūrā, un nodrošināt ceļojumu plānošanu un reāllaika informācijas pieejamību, lai atvieglotu dažādu transporta veidu vairākveida izmantošanu, ko nodrošina intelektiskas transporta sistēmas; aicina Komisiju noteikt vairāku transporta veidu kombinēšanas labāko praksi, kuru varētu ieviest arī citās pilsētu aglomerācijās;

26. uzsver — ir vajadzīgi labāki valsts un ES līmeņa transporta nozares dati par transporta lietotāju uzvedību, jo īpaši attiecībā uz iešanu kājām, braukšanu ar velosipēdu un pēc dzimuma nošķirtus pārvietošanās paradumus, lai vietējās iestādes varētu šos datus izmantot, definējot savu pilsētas mobilitātes politiku;

Trešdiena, 2015. gada 9. septembris

27. uzsver, ka ir svarīgi veikt pasākumus, lai atbalstītu reģionālos plānus attiecībā uz veloceļu tīklu izveidi un paplašināšanu lielajos ES reģionos, lai iedzīvotājos radītu atbildības sajūtu par vides problēmām, demokratizētu velosipēdu lietošanu, mazinātu troksni, sastrēgumus un piesārņojumu pilsētās;

28. uzsver, cik svarīgi ir analizēt pozitīvo ietekmi uz sabiedrību, ko rada jaunās mobilitātes formas, kuras ietilpst sadarbīgā patēriņa modeļi, tostarp automašīnu koplietošana; uzskata, ka ir svarīgi nodrošināt paraugprakses apmaiņu starp dalībvalstīm nolūkā pielāgot tiesību aktus, lai tajos tiktu ņemtas vērā šīs inovatīvās “no durvīm līdz durvīm” mobilitātes platformas;

29. aicina Komisiju uzraudzīt situāciju dažādās dalībvalstīs attiecībā uz to transporta tīkla uzņēmumu darbību, kuri pielāgo autovadītāju darbību pasažieru interesēm (spilgtākais piemērs ir *Uber*), un veikt novērtējumu par šādu uzņēmumu darbības tiesiskajām un sociālajām sekām, kā arī ietekmi uz ekonomiku un vidi, vajadzības gadījumā papildus izstrādājot atbilstīgus pasākumus vai ieteikumus jaunu novatorisku pakalpojumu izstrādei Eiropā, ņemot vērā pašreizējos taksometru pakalpojumus;

30. aicina Komisiju pieprasīt dalībvalstīm, lai tās radītu godīgas konkurences apstākļus starp koplietošanas transporta uzņēmumiem un tradicionāliem taksometru un starppilsētu transporta uzņēmumiem attiecībā uz nodokļu likumdošanas, drošības, sabiedrisko pakalpojumu sniegšanas saistību un nodarbinātības apstākļu ievērošanu;

31. uzsver, ka ilgtspējīgas mobilitātes nodrošināšanā liela nozīme ir divriteņu (motocikliem, motorrolleriem un mopēdiem) un — arvien vairāk — elektriskajiem divriteņu un trīsriteņu mehāniskajiem transportlīdzekļiem, jo īpaši pilsētās, kur tie palīdz novērst sastrēgumus un automašīnu novietošanas problēmu, kā arī sniedz risinājumu mazo kravu pārvadājumiem; tādēļ uzsver, ka ES tiesību aktos un vadlīnijās transporta jomā ir jāņem vērā un jāatspoguļo minēto transportlīdzekļu īpašais dizains un priekšrocības;

32. aicina efektīvāk optimizēt piegādes ķēdi pilsētās; pilsētās kravas automobiļi rada neproporcionāli lielu gaisa un trokšņa piesārņojumu un negatīvi ietekmē sastrēgumu veidošanos; loģistikai pilsētās vajadzētu veicināt transporta optimizāciju un jaunu satiksmes, tehnoloģiju un uzņēmējdarbības modeļu rentablu ieviešanu; labāka transporta veidu un transportlīdzekļu izvēle var nodrošināt, ka transporta risinājums tiek optimāli pielāgots sūtījuma konkrētajām prasībām un attiecīgajai pilsētai;

33. uzsver, ka pie pilsētu robežām esošie loģistikas depo ir svarīgi, lai nodrošinātu preču koordinētu transportēšanu uz plānoto galapunktu, izmantojot energoefektīvākos transporta veidus;

Transporta politikas centrā — cilvēki

34. attiecībā uz ceļu satiksmes drošību aicina:

— ātri pieņemt 2020. gada mērķi — samazināt smagi ievainoto personu skaitu par 40 % — un papildus izstrādāt visaptverošu ES stratēģiju; aicina dalībvalstis bez kavēšanās sniegt visus attiecīgos statistikas datus, lai Komisijas varētu noteikt šo mērķi un tā sasniegšanas stratēģiju,

— pastiprināt darbības, kuru mērķis ir samazināt nāves gadījumu skaitu un gūtās traumas uz ceļa, īpašu uzmanību pievēršot to cēloņiem, tostarp braukšanu alkohola reibumā un narkotisko vielu iespaidā, ātruma pārsniegšanu un nepiesprādzēšanos ar drošības jostu);

— rīkoties, lai sasniegtu 2020. gada ceļu satiksmes drošības mērķi — mazāk nekā 15 000 bojāgājušo —, ES un valstu līmenī ieviešot un īstenojot izmaksu ziņā efektīvus drošības pasākumus;

— veikt pasākumus, lai samazinātu negadījumu skaitu starp neaizsargātiem satiksmes dalībniekiem, jo īpaši divriteņu transportlīdzekļu lietotājiem, gājējiem pilsētās un vecākiem autovadītājiem;

— apskatīt ceļu satiksmes drošības pasākumus gaidāmajā autotransporta paketē un Komisijas Ceļu satiksmes drošības programmas 2011.–2020. gadam vidusposma pārskatīšanā,

Trešdiena, 2015. gada 9. septembris

- pārskatīt Direktīvu (ES) 2015/413, ar ko veicina pārrobežu informācijas apmaiņu par ceļu satiksmes drošības noteikumu pārkāpumiem, un centienus panākt, lai to piemērotu arī ES kaimiņvalstīs,
- pārskatot Direktīvu 2008/96/EK par ceļu infrastruktūras drošības pārvaldību, attiecināt tajā noteiktos četrus galvenos pasākumus arī uz citām ceļu tīkla daļām, tostarp uz visām automaģistrālēm un lauku un pilsētu ceļiem;
- par prioritāti noteikt darbības, kas attiecas uz neaizsargātiem satiksmes dalībniekiem, kā ieteikts rīcības plānā un definēts direktīvā (2010/40/ES) par intelektiskām transporta sistēmām;
- pārskatīt direktīvu par profesionālo autovadītāju apmācību un kvalifikāciju nolūkā skaidrot tās normas un veicināt un attīstīt visu transportlīdzekļu vadītāju apmācības shēmas, kurās autovadītāji piedalās pēc vadītāja apliecības iegūšanas;
- līdz 2016. gadam pārskatīt vispārējās drošības regulu ((EK) Nr. 661/2009) un gājēju aizsardzības regulu ((EK) Nr. 78/2009), lai noteiktu obligātus noteikumus smagkravas transportlīdzekļu kabīnes konstrukcijai un drošībai, tiešajai redzamībai, drošībai avāriju gadījumā un gājēju aizsardzībai, par prioritāti izvirzot neaizsargātus ceļu lietotājus,
- jaunos pasažieru automobiļos un komerciālajos transportlīdzekļos vairāk izmantot transportlīdzekļa vadītāja palīdzības drošības sistēmas, piemēram, automātiskās ārkārtas bremsēšanas (AEA), distances uzraudzības, joslu uzraudzības sistēmu (LDW), riepu nodiluma indikatorus, ignorējamu saprātīgās ātruma pielāgošanas sistēmu (ISA) un sistēmu eCall kopā ar kooperatīvām intelektiskām transporta sistēmām,
- pārskatīt trešo direktīvu par vadītāju apliecībām, lai ieviestu:
 - ar jaunām transportlīdzekļu funkcijām (drošības sistēmas) saistītu obligātu braukšanas apmācību,
 - vadītāja apliecības iegūšanas otro posmu,
 - mūžizglītību ceļu satiksmes drošības jautājumos,
 - pārbaudi, lai noteiktu vadītāja piemērotību transportlīdzekļa vadīšanai,
 - satiksmes noteikumu pārkāpēju medicīnisku un psiholoģisku pārbaudi, ja pārkāpuma pamatā ir, piemēram, alkohola vai narkotiku lietošana vai agresīva braukšana;
 - ES līmenī noteikt vienotu 0,0 % robežvērtību maksimālajai alkohola koncentrācijai asinīs, kas pieļaujama vadītājiem iesācējiem pirmajos divos gados un profesionāliem vadītājiem;

35. uzsver, ka dažādās dalībvalstīs joprojām pastāv atšķirības, kaut gan ceļu drošībā pēdējos gados ir panākti ievērojami uzlabojumi, un ir jāveic papildu pasākumi, lai sasniegtu mērķi — nulles perspektīvu jeb nāves gadījumu pilnīgu novēršanu ceļu satiksmes negadījumos; norāda, ka ceļu drošība ir cieši saistīta ar visu ceļu lietotāju cieņpilnu izturēšanos un ka minētā mērķa sasniegšanā lielāki loma ir jābūt izglītībai ģimenēs un skolās;

36. uzsver, ka ir jāpildnveido izveidotais tiesiskais regulējums par pasažieru tiesībām, papildinot to ar pasākumiem, kas likvidē visus iespējamus trūkumus tiesību aktos, attiecas uz pasažieriem, kas veic multimodālus ceļojumus, un nodrošina godīgu dažādu transporta veidu konkurenci, vienlaikus ņemot vērā dažādu transporta veidu konkrētās atšķirības, juridisko atbildību šajos posmos un dažādu transporta veidu mijiedarbību; atkārtoti prasa pieņemt hartu par pasažieru tiesībām, kurā tiktu noteiktas visiem transporta veidiem piemērojamas pasažieru pamattiesības, ņemot vērā katra transporta veida specifiku un paredzot atsevišķu sadaļu par multimodālajiem ceļojumiem, lai uzlabotu ES noteikumu redzamību un

Trešdiena, 2015. gada 9. septembris

nodrošinātu to labāku izpildi; aicina izstrādāt iniciatīvas, lai ES līmenī veicinātu multimodālo ceļojumu informācijas, ceļojumu plānošanas un biļešu pārdošanas dienestu izveidi un nodrošinātu to pieejamību pasažieriem; prasa arī īstenot pasākumus nolūkā uzlabot transporta kvalitāti un veicināt transporta pieejamību bez šķēršļiem veciem cilvēkiem, pasažieriem ar kustību traucējumiem un pasažieriem ar invaliditāti un vairāk ņemt vērā pasažieru īpašās vajadzības, piemēram, to velosipēdistu vajadzības, kuri pārvadā savus velosipēdus vilcienos;

37. tā kā visiem cilvēkiem — jo īpaši personām ar invaliditāti un veciem cilvēkiem — ir pamattiesības uz individuālu mobilitāti, aicina veikt lielākus ieguldījumus attiecīgo drošības sistēmu pētniecībā un izstrādē;

38. norāda, ka bezmaksas vai lētu platjoslas, mobilo sakaru tīklu, Wi-Fi un citu digitālo pakalpojumu nodrošināšana sabiedriskajā transportā un stacijās uzlabotu personu mobilitāti;

39. prasa izstrādāt ES mēroga ceļvedi, kura mērķis ir izveidot satvaru vienotai Eiropas multimodālu pasažieru pārvadājumu sistēmai; šajā ceļvedī būtu jānosaka pašreizējā TEN-T tīkla galvenie Eiropas multimodālie pasažieru koridori, jāapvieno publiskā un privātā sektora resursi, jāsaskaņo pašreizējās iniciatīvas un jākoncentrē ES finansialais atbalsts;

40. aicina Komisiju un dalībvalstis pievērst uzmanību darba kvalitātei visos transporta veidos, jo īpaši attiecībā uz apmācību, sertifikāciju, darba nosacījumiem un karjeras attīstību, lai radītu kvalitatīvas darbvietas, attīstītu nepieciešamās prasmes un stiprinātu ES transporta operatoru konkurētspēju un mobilitāti; uzsver, cik svarīgi ir atrisināt personāla mainības un darbaspēka novocošanas problēmu transporta nozarē un ka ir svarīgi steidzami veicināt darba šajā nozarē pievilcību jaunajām paaudzēm;

41. uzsver, cik izšķirīgi svarīgi ir nodrošināt vienlīdzīgu un taisnīgu izturēšanos, labus nosacījumus un darba apstākļus un drošu darba vidi transporta darbiniekiem; tāpēc aicina Komisiju iesniegt konkrētus un tūlītējus pasākumus/iniciatīvas, lai risinātu dažādo transporta veidu sociālos aspektus nolūkā veicināt kvalitatīvas darbvietas un darba apstākļus transporta nozares darbiniekiem un nodrošināt godīgu un neizkropļotu konkurenci starp transporta uzņēmumiem; mudina Komisiju cieši uzraudzīt, kā dalībvalstis visos transporta veidos piemēro un izpilda ES tiesību aktus sociālajā jomā;

42. uzsver, ka ir nepieciešami pasākumi nolūkā stimulēt sieviešu dalību transporta nozares darba tirgū, likvidēt iespējamās esošās šķēršļus un nodrošināt vienlīdzīgu attieksmi pret vīriešiem un sievietēm, novēršot esošās atalgojuma un karjeras izaugsmes iespēju atšķirības;

43. mudina Komisiju nodrošināt to, ka priekšlikumi par visu transporta pakalpojumu tirgu atvēršanu iet roku rokā ar pienācīgu ES tiesību aktu sociālajā jomā izpildi un vajadzības gadījumā ar atbalsta pasākumiem, kuru nolūks būtu izvairīties no sociālo apstākļu atšķirībām dažādajās dalībvalstīs; uzsver, ka transporta pakalpojumu tirgu atvēršanai nevajadzētu radīt sociālo dempingu, pakalpojumu kvalitātes kritumu, publisko pakalpojumu apjoma samazinājumu, nevajadzīgu administratīvo slogu, negodīgu komercpraksi vai godīgas konkurences izkropļojumus; tirgu atvēršanai vajadzētu arī izbeigt iekšējā tirgus sadrumstalotību un nepieļaut monopolu izveidi vai t.s. "konkurenci pēc zemākā līmeņa" attiecībā uz transporta nozares darbinieku sociālo aizsardzību;

Konkurētspējīga, efektīva, droša, integrēta un sadarbspējīga transporta sistēma

44. uzsver, ka digitalizācija ir būtiski svarīga transporta nozares efektivitātes un produktivitātes uzlabošanai; uzsver vajadzību labāk izmantot digitālo tehnoloģiju piedāvātās iespējas un veicināt jaunus transporta pakalpojumus, kā arī jaunus uzņēmējdarbības un izplatīšanas modeļus, lai stimulētu izaugsmi, konkurētspēju un darbvieta radīšanu; uzsver arī vajadzību nodrošināt atbalstošu tiesisko regulējumu attiecībā uz eksperimentāliem projektiem, kuru mērķis ir intelektiska automatizēta transporta izmantošana Eiropā; šajā sakarībā norāda uz MVU un jaunizveidotu uzņēmumu būtiski svarīgo lomu inovāciju veicināšanā transporta nozarē;

Trešdiena, 2015. gada 9. septembris

45. aicina Komisiju Baltās grāmatas pārskata centrā izvirzīt integrācijas pieeju (sadarbspēju, savienojamību un intermodalitāti), tostarp IKT sistēmas; turklāt atgādina Komisijai, ka tai ir jāapvieno tehnoloģiskais progress ar uzvedības maiņu, lai panāktu vērienīgu pāreju no viena transporta veida uz citu, kā arī transporta izmantošanas mazināšanu, izmantojot videi nekaitīgu loģistiku, pienācīgus mobilitātes pārvaldības līdzekļus un digitalizāciju;

46. uzsver, ka ilgtspējīgā Eiropas mobilitātes politikā ir jāaplūko visu transporta veidu, koridoru un tīklu sinerģija un jāpievērš uzmanība būtiskākajiem mezgliem, pilsētu teritorijām, savstarpējo savienojumu punktiem, pārkraušanas platformām un ostām; mobilitātei vajadzētu būt sistēmai, nevis atsevišķu transporta veidu kopumam;

47. aicina standartizēt intermodālo pārvadājumu kravas vienības, ņemot vērā vispārējo pārvadājumu kravas vienības un transportlīdzekļu gabarītus, kā arī kravu nostiprināšanas vienotos noteikumus, lai optimizētu multimodālos pārvadājumus un palielinātu drošību;

48. uzsver, ka ir jāsamazina birokrātiskie šķēršļi visiem transporta veidiem; aicina lielā mērā vienkāršot un saskaņot dokumentus un administratīvās un muitas procedūras, kurām jābūt praktiskām, efektīvām un izmantojamām visu loģistikas ķēdē iesaistīto pušu vajadzībām; aicina Komisiju iesniegt priekšlikumu par elektroniskas sistēmas izveidi multimodāliem kravu pārvadājumiem (e-krava), lai panāktu bezpapīru, netraucētu informācijas plūsmu visā transporta loģistikas ķēdē, vienlaikus ņemot vērā esošos labi funkcionējošos instrumentus un sinerģijas, pasaules līmeņa norises un paraugprakses;

49. prasa noteikt jaunu mērķi, papildinot to ar vajadzīgajiem pasākumiem, lai līdz 2030. gadam 50 % no pašreizējo bīstamo kravu pārvadājumu apjoma Eiropas Savienībā novirzītu uz ilgtspējīgākiem transporta veidiem, piemēram, dzelzceļu un iekšzemes ūdensceļiem, pilnībā ievērojot Direktīvu 2008/68/EK par bīstamo kravu iekšzemes pārvadājumiem;

50. aicina Komisiju saskaņot noteikumus par multimodālajiem bīstamo kravu pārvadājumiem, lai nodrošinātu savietojamību starp dažādiem transporta veidiem;

51. mudina Komisiju un dalībvalstis izpētīt iespējas kravu transportēšanai pa cauruļvadiem un, izmantojot cikla loģistiku, atbalstīt šādas transportēšanas ieviešanu kā daudzsološu ilgtspējīgas transporta sistēmas risinājumu;

52. uzsver transporta nozares būtisko nozīmi tūrisma attīstībā, galvenokārt Eiropas Savienības attālākajās un pašlaik grūti sasniedzamās vietās;

53. uzsver, ka Eiropas transporta mezgli savieno Eiropu ar citām pasaules daļām un ka Eiropai ir jā saglabā tieša pieeja pārējām pasaules daļām, Eiropas pārvadātājiem nodrošinot tiešos lidojumus no saviem transporta mezgliem uz aizjūras galamērķiem un saglabājot darbvietas un izaugsmi Eiropas aviācijas nozarē; uzsver, ka lidojumi ES robežās ne tikai nodrošina iekšējā tirgus mobilitāti, bet tiem ir arī būtiska loma, jo savienotie reisi uztur ES mezglu pieejamību; ES politikai ir jānodrošina efektīvs un konkurētspējīgs savienoto lidojumu tīkls, lai stiprinātu Eiropas mezglus, samazinot izmaksas līdz starptautiski konkurētspējīgam līmenim un nodrošinot godīgu konkurenci ar pārvadātājiem no trešām valstīm; ES dalībvalstīm nepieciešama saskaņota un vienota politika, lai nepieļautu to, ka Eiropa zaudē Persijas līci un Turcijā esošiem mezgliem vēl vairāk savienojumu ar Āziju un Āfriku; tādēļ aicina Komisiju ieviest šos mērķus visos ES aviācijas tiesību aktos un piemērot tos sarunās ar trešām valstīm;

54. aicina uzlabot pētniecības un tehnoloģiju politiku nolūkā veicināt inovācijas transporta nozarē; uzskata, ka minētā politika, kas jāpapildina ar pienācīgu finansējumu, būtu jāizstrādā sadarbībā ar visām attiecīgajām ieinteresētajām personām, tostarp iedzīvotājiem un lietotāju pārstāvjiem, lai izprastu nozares vajadzības un attiecīgi uzlabotu tā ES finansējuma piešķiršanu, kas jo īpaši ir pieejams programmas "Apvāršnis 2020" ietvaros; uzskata, ka prioritāte būtu jāpiešķir projektiem ar skaidru Eiropas pievienoto vērtību, kuru mērķis ir dekarbonizēt transporta nozari un veicināt energoefektīvus transporta veidus (tostarp iešanu kājām un braukšana ar velosipēdu), palielināt piegādes ķēdes efektivitāti

Trešdiena, 2015. gada 9. septembris

un pārredzamību, uzlabot transporta pieejamību, drošumu un drošību, uzlabot satiksmes vadību un samazināt administratīvo slogu; uzskata, ka īpaša uzmanība jāpievērš revolucionārām tehnoloģijām transporta jomā, piemēram, automātiskiem vai tālvadības transportlīdzekļiem, piemēram, droniem un transportlīdzekļiem bez vadītāja;

55. aicina tādus pat pūliņus pielikt izglītības jomā, lai sekmētu jaunu pētījumu un mācību procesu veidošanos, jo īpaši arodapmācības un augstākā līmeņa izglītības jomā, pievēršoties jaunajām prasmēm un profesijām, kas radīsies viedās mobilitātes rezultātā;

56. uzsver, ka ir svarīgi palielināt atbalstu ES pētniecības, izstrādes un inovācijas pamatprogrammām, lai panāktu nepiesārņojošākas degvielas un augsta līmeņa tehnoloģisko progresu, piemēram, saistībā ar rafinēto biodegvielu;

57. mudina saistībā ar *REFIT* programmu un Eiropas tiesību aktu ietekmes novērtējumu veikt vispārēju novērtējumu Eiropas pārvaldībā esošām autovadītāju apliecību prasībām un drošības prasībām, kā arī ziņošanas pienākumiem, kas saistīti ar satiksmi, lai ievērojami samazinātu birokrātiju;

58. atzīst, cik svarīgas ir radiofrekvences bez traucējumiem, jo īpaši attiecībā uz autotransporta darbinieku braukšanas laika un atpūtas periodu izpildi un intelektisku transporta sistēmu izvietojumu; aicina Eiropas Komisiju vajadzības gadījumā izstrādāt attiecīgus reglamentējošus noteikumus;

Transporta starptautiskā dimensija

59. uzsver, ka Eiropas transporta telpas izveide ir svarīga prioritāte attiecībā uz visiem transporta veidiem, jo īpaši aviāciju un jūras satiksmi, un tā ir lielā mērā ir atkarīga no starptautiskās atzīšanas saskaņā ar nolīgumiem, par kuriem noris starptautiska līmeņa sarunas ar tirdzniecības partneriem visos transporta veidos; turklāt ES attiecīgajos starptautiskajos forumos būtu jāpārņem noteicošā loma;

60. uzskata, ka ES ir jā saglabā vadošā pozīcija pasaules mēroga centienos samazināt transporta radītās emisijas saskaņā ar gaidāmo starptautisko klimata konferenci (COP21), kas 2015. gadā notiks Parīzē, pasaules mērogā veicinot transporta dekarbonizāciju un ilgtspējīgu transporta veidu attīstīšanu, tādējādi palīdzot sasniegt starptautiski saskaņoto mērķi ierobežot globālo sasilšanu līmenī, kas ir zemāks par 2 °C;

61. aicina dalībvalstis īstenot integrētāku pieeju iespējai piemērot savstarpīguma principu tirdzniecības attiecībās ar trešām valstīm un saistībā ar ES finansējuma politiku transporta jomā pārbaudīt, vai būtu pieņemami piesaistīt papildu finansējumu no trešām valstīm;

62. uzsver, ka, izmantojot starptautiskos resursus (naftu, litiju, dārgmetālus, biodegvielu) mūsu transporta sistēmas attīstībai, ir jāievēro to iedzīvotāju likumīgās intereses, kuri dzīvo apvidos, kuros šie resursi tiek tirgoti un no kuriem tie tiek importēti;

Visu transporta veidu integrācija saistībā ar redzējumu par efektīvāku, ilgtspējīgāku, konkurētspējīgāku, pieejamāku un lietotājiem un iedzīvotājiem draudzīgāku transporta sistēmu

63. attiecībā uz gaisa satiksmi aicina:

— risināt visas būtiskās problēmas, kas konkurencei Eiropas aviotransporta nozarē radušās tāpēc, ka ir mazinājušās satiksmes iespējas starp Eiropu un pārējo pasauli, ir ierobežota lidostu jauda, bet gaidāms gaisa satiksmes intensitātes pieaugums, un paplašinājies trešo valstu uzņēmumu piedāvāto gaisa satiksmes pakalpojumu klāsts,

— pārskatīt Regulu (EK) Nr. 868/2004, lai nodrošinātu godīgu konkurenci ES ārējā aviācijas politikā un nostiprinātu ES aviācijas nozares konkurētspēju, nodrošinātu savstarpīgumu un likvidētu negodīgu praksi, tostarp subsīdijas, kas rada traucējumus tirgū,

Trešdiena, 2015. gada 9. septembris

- sākt dialogu par aviāciju ar Persijas līča valstīm un Turciju, lai uzlabotu finanšu pārredzamību un nodrošinātu godīgu konkurenci; iekļaut gaisa transporta nolīgumos “godīgas konkurences klauzulas”, sīki izstrādātus noteikumus attiecībā uz subsīdijām, negodīgu praksi un konkurenci, kā arī efektīvus rīcības plānus, ja minētie noteikumi netiek ievēroti,
- vajadzības gadījumā paātrināt jaunu aviācijas nolīgumu noslēgšanu ar ES būtiskākajiem tirdzniecības partneriem, piemēram, kaimiņvalstīm, BRIC valstīm, ASEAN valstīm un Meksiku, tostarp paredzot normas, kas reglamentētu gaisa kravu pārvadājumu pakalpojumu tirgus pieejamības uzlabošanu,
- sagatavot pārskatu par ES un dalībvalstu reglamentējošajiem un fiskālajiem politikas virzieniem, lai stiprinātu Eiropas aviācijas nozares konkurētspēju un nodrošinātu godīgu konkurenci ar trešo valstu aviosabiedrībām; tāpēc aicina Komisiju pārskatīt un atcelt vienpusējus ES noteikumus, kas kropļo konkurenci, un mudināt dalībvalstis attiecīgi rīkoties attiecībā uz līdzīgiem valsts līmeņa noteikumiem,
- pabeigt izveidot iekšējo tirgu aviācijas jomā, atceļot dalībvalstu ieviestos šķēršļus tādu ES gaisa pārvadātāju gadījumā, kuri vēlas veikt pārvadājumus no to reģistrācijas dalībvalsts uz trešo valsti caur citu ES dalībvalsti,
- saskanīgi un efektīvi izstrādāt ES lidostu tīklu, kurā jāietilpst, pirmkārt, galvenajām lidostām (“mezgliem”), un otrkārt, labi apkalpotam, dzīvotspējīgam un atbalstītam vietējo, rajonu un reģionālo lidostu tīklam, jo šādas lidostas ir būtiski svarīgas attiecīgo teritoriju izaugsmei un attīstībai, jo īpaši attiecībā uz attāliem apvidiem un tālākiem reģioniem, kas bieži ir sasniedzami tikai ar aviotransportu; izstrādāt tiesisko regulējumu tam, kā attīstīt un maksimāli izmantot nerealizēto potenciālu, kas piemīt reģionālajām lidostām un jaunas infrastruktūras ieviešanai pārpildītās lidostās,
- prioritārā kārtā apstiprināt ES finansētos projektus, kas veido daļu no TEN-T pamattīkla,
- rūpīgi sagatavot un ātri pieņemt visaptverošu aviācijas tiesību aktu paketi, ieskaitot tādu jaunu tiesisko regulējumu attiecībā uz civilajiem droniem, kurš garantē drošumu, drošību un pamattiesības, vienlaikus veicinot ekonomisko potenciālu, ko civilie droni sniedz Eiropas uzņēmumiem, jo īpaši MVU un jaundibinātajiem uzņēmumiem; pārskatīt EASA regulu, lai skaidrotu tās funkcijas attiecībā uz valstu aviācijas iestādēm un stiprinātu tās spēju pārraudzīt aviācijas drošumu visās dalībvalstīs, tostarp dalībvalstu attālajos reģionos, un veicināt ES noteikumu un standartu pozīcijas pasaulē,
- dalībvalstis — veikt visas darbības, kas vajadzīgas, lai paātrinātu Eiropas vienotās gaisa telpas ieviešanu, pieņemot SES2+ paketi, pilnībā ieviešot funkcionālos gaisa telpas blokus (FAB) un nodrošinot to darbību, un izvietojot plānoto gaisa satiksmes pārvaldības sistēmu (SESAR), lai pārtrauktu ES gaisa telpas sadrumstalotību nolūkā samazināt avioreisu kavējumus, uzlabotu drošumu un mazinātu aviotransporta ietekmi uz vidi,
- Padomi — steidzami pieņemt kopīgo nostāju par Regulas (EK) Nr. 261/2004 un Regulas (EK) Nr. 2027/97 par gaisa satiksmes pasažieru tiesībām pārskatīšanu, kā arī Regulas (EEK) Nr. 95/93 par laika nišu piešķiršanu pārskatīšanu,
- veicināt sarunas ar Starptautiskās civilās aviācijas organizāciju (ICAO) par pasaules mēroga tirgus mehānismu aviācijas radīto emisiju mazināšanai,
- ieviest starptautiskus ilgtspējības kritērijus attiecībā uz atjaunojamu aviācijas lidmašīnu degvielu,

Trešdiena, 2015. gada 9. septembris

- atbalstīt aeronautiskos pētījumus un attīstību, izmantojot programmu “Apvārsnis 2020” un programmu “Clean Sky”, lai izstrādātu jaunas un tīrākas tehnoloģijas, kas padara gaisa kuģa darbību klusāku un efektīvāku degvielas izmantošanas ziņā, nolūkā veicināt jaunus gaisa kuģu tipu, piemēram, dronu izmantošanu, un radīt izaugsmi un darbvieta Eiropas aviācijas nozarē,
 - Eiropas Komisiju un dalībvalstis — rūpīgi pārskatīt stratēģiju un politikas nostādnes aviācijas drošuma un drošības jomā, lai atbilstīgi pasažieru vajadzībām pakāpeniski pārietu uz pieeju, kuras pamatā ir risks,
 - uzlabot aviācijas drošību ES līmenī gaisa kuģu ražošanas, apkopes apmācības un licencēšanas, lidojumu veikšanas, gaisa satiksmes pārvaldības un aeronavigācijas pakalpojumu jomā,
 - novērtēt iespējamās drošības pasākumus, kas jāveic, lai izvairītos no tādām aviokatastrofām kā “Germanwings” reisa Nr. 9525 katastrofa Alpos 2015. gada martā,
 - Komisiju — izstrādāt priekšlikumu, kas ietver pasākumus, lai stiprinātu drošību un sociālo noteikumu ievērošanu, jo īpaši lidojumu un atpūtas laikus, ar mērķi novērst nogurumu un uzlabot kabīnes gaisa kvalitāti,
 - izstrādāt saskaņotu noteikumu kopumu, kas regulē pilotu skolu darbību un ES aktīvo pilotu lidojumu stundu reģistrāciju, nodrošinot efektīvāku darba apstākļu kontroli un novērtēšanu gaisa satiksmes nozarē,
 - dalībvalstis — apmainīties ar saviem datiem ar Eurostat par vispārējo aviāciju, jo īpaši attiecībā uz lidmašīnu, pilotu un lidojumstundu skaitu, nolūkā uzlabot regulējumu šajā jomā, galvenokārt attiecībā uz aviācijas drošību,
 - īstenot konstruktīvu sociālo dialogu starp aviācijas nozares ieinteresētajām personām, lai risinātu jaunās problēmas, kas izriet no jaunu tehnoloģiju ieviešanas, kā rezultātā būs jāpielāgo arī aviācijas nozares darbvieta,
 - veikt pasākumus, lai cīnītos pret tādu sociāli problemātisku komercprakses veidu izplatīšanos kā “izdevīgie karogi” izmantošanas pieaugumu un dažādu neraksturīgu nodarbinātības un ārpakalpojumu piesaistes praksi izmantošanu, pārskatīt Regulu (EK) Nr. 1008/2008, lai nodrošinātu to, ka aviosabiedrības, kam ir darbības bāzes ES teritorijā, pienācīgi izpilda un piemēro valstu tiesību aktus sociālajā jomā un koplīgumus; pārskatīt “galvenās uzņēmējdarbības vietas” jēdziena definīciju, lai pieprasītu aviosabiedrībām pierādīt nozīmīgu ar aviāciju saistīta saimnieciskā darbība attiecīgajā valstī; EASA — paredzēt, ka ieteikumi, kuros noteikta prasība, ka vismaz 50 % tehnisko darbinieku ir jābūt tieši nodarbinātiem, aptver arī visas lidostas darbinieku kategorijas, pilotus un lidmašīnas apkopes locekļus,
64. attiecībā uz ceļu satiksmi aicina:
- izstrādāt valstu politikas sistēmas, kuru nolūks ir tirgus attīstība attiecībā uz elektrisko transportlīdzekļu un alternatīvās degvielas izmantošanu (elektroenerģija, ūdeņradis, dabasgāze (saspiesta dabasgāze (CNG) un sašķidrināta dabasgāze (LNG)), sašķidrinātā naftas gāze (LPG), sintētiskā degviela, parafina degviela un ilgtspējīga biodegviela, jo īpaši no pārstrādes atkritumiem un atliekām ražotās degvielas, tostarp etanols uz melases bāzes), un nepieciešamās degvielas uzpildes/uzlādes infrastruktūras ātra ieviešana; apmainīties ar paraugpraksēm starp īstenojamiem projektiem dažādās dalībvalstīs saistībā ar alternatīvo degvielu tirgu un pilsētas sadalījumu; izstrādāt ES rīcības plānu, kā īstenot stratēģiju, kas izklāstīta Komisijas paziņojumā “Nepiesārņojoša enerģija transportam – Eiropas alternatīvo degvielu stratēģija”, lai panāktu maksimālu plašu alternatīvo degvielu izmantošanas līmeni transporta vajadzībām un lai veicinātu ilgtspējīgu mobilitāti, izmantojot elektriskos transportlīdzekļus visā Savienībā,
 - līdz 2020. gadam palielināt drošu kravas automobiļu stāvvietu skaitu Eiropas transporta tīklā (TEN-T) par 40 % salīdzinājumā ar 2010. gada rādītājiem un uzlabot to kvalitāti (higiēnas standarti),

Trešdiena, 2015. gada 9. septembris

- izstrādāt iniciatīvas, lai nodrošinātu ceļu lietotāju nodokļa elektronisko iekasēšanas sistēmu savstarpēju izmantojamību,
- Komisiju — sagatavot novērtējumu par dažāda veida autoceļu maksas iekasēšanas shēmām un to atbilstību ES līgumiem, jo īpaši principam par tādas diskriminēšanas novēršanu, kas balstīta uz dzīvesvietu,
- prioritārā kārtā apstiprināt ES finansētus infrastruktūras projektus, kas papildina ceļu tīklu, kurš veido daļu no TEN-T pamattīkla,
- nodrošināt, lai ES ceļvedis velotransporta jomā tiktu iekļauts Komisijas darba programmā 2016. gadam,
- izstrādāt tiesību aktu priekšlikumu, ar ko laikposmam pēc 2020. gada nosaka jaunu pasažieru automobiļu un mikroautobusu CO₂ emisiju vidējā līmeņa obligātās robežvērtības, saglabājot skaidru emisiju samazināšanas ilgtermiņa tendenci,
- laicīgi pabeigt izstrādāt simulācijas rīku, kas precīzi, uzticami un rentabli mēra smagdarba transportlīdzekļu (kravas automobiļu un autobusu) degvielas patēriņu un CO₂ emisijas, un kam vajadzības gadījumā sekotu tiesību akta priekšlikums, ar ko nosaka vidējo CO₂ emisiju līmeņa obligātās robežvērtības pirmo reizi reģistrētiem smagdarba transportlīdzekļiem, kā tas jau ir noteikts attiecībā uz vieglajiem automobiļiem un mikroautobusiem; paredzēt papildu pasākumus, lai stimulētu efektīvāko transportlīdzekļu ieviešanu tirgū un veicinātu paraugpraksi degvielas patēriņa mazināšanai,
- ieviest pasākumus nolūkā palielināt smagdarba transportlīdzekļu degvielas efektivitāti un samazināt to radītās CO₂ emisijas, tostarp vairāk izmantojot apmācības par ekoloģisku braukšanas stilu, uzlabojot transporta loģistiku un intelektisku infrastruktūru, un vairāk izmantojot alternatīvās degvielas,
- ieviest pārskatītu testu ciklu, kas paredzētu stingrākas atbilstības testēšanas prasības transportlīdzekļu CO₂ un piesārņojošo vielu emisijām un kas aizstātu pašlaik lietoto “Eiropas Jauno braukšanas ciklu”, nodrošināt, ka transportlīdzekļu emisijas un degvielas patēriņu mēra, izmantojot testēšanas procedūru, kas ataino reālistiskus transportlīdzekļa vadīšanas apstākļus,
- nodrošināt, lai Komisija bez liekas kavēšanās sāktu darbu pie Direktīvas (ES) 2015/719 par maksimālo pieļaujamo masu un gabarītiem pārskatīšanas, lai ne vēlāk kā līdz 2020. gadam Eiropas Parlamentā un Padomē būtu iespējams iesniegt ziņojumu, kurā tiktu ņemtas vērā konkrētu tirgus segmentu īpatnības (piemēram, specializēti automobiļu pārvadātāji, kas tiek izmantoti gatavo transportlīdzekļu loģistikas jomā),
- pieņemt mobilo autotransporta darbinieku sociālo kodeksu, lai risinātu arī slēptas pašnodarbinātības problēmu, lai labāk ņemtu vērā starptautiskā autotransporta darba ņēmēju īpatnības un nodrošinātu godīgu konkurenci,
- kvalitatīvāk izpildīt, novērtēt un, ja vajadzīgs, izskaidrot vai pārskatīt kopīgos noteikumus attiecībā uz piekļuvi starptautisko kravas autopārvadājumu tirgum (Regula (EK) Nr. 1072/2009),
- īstenot pasākumus, lai nodrošinātu valsts noteikumu atbilstību ES tiesību aktiem pārrobežu transporta jomā,
- izskatīt iespēju izveidot Eiropas Autotransporta aģentūru, lai nodrošinātu ES tiesību aktu pienācīgu īstenošanu un veicinātu standartizāciju visās dalībvalstīs,
- izstrādāt pasākumus, kuru nolūks ir nodrošināt juridisko noteiktību un labāku to noteikumu īstenošanu, kas attiecas uz darba apstākļiem un sociālajām tiesībām, algām un sociālo atbildību, lai garantētu augstus sociālos standartus kravas autopārvadājumu nozarē Eiropas Savienībā; Eiropas Komisiju — veikt pasākumus pret tām nelikumīgajām darbībām, kas rada negodīgu konkurenci un sekmē sociālo dempingu; kravas autopārvadājumu nozare ir jāuzskata par specifisku nozari, ņemot vērā tajā strādājošo lielo mobilitāti un autovadītāju vajadzību iknedēļas atpūtas laiku pavadīt mājās,

Trešdiena, 2015. gada 9. septembris

- pārskatīt to iekšējā tirgus pamatprincipu piemērošanu, kuri efektīvāk nošķir pakalpojumu sniegšanas brīvību un tiesības veikt uzņēmējdarbību; tas jā dara tādēļ, ka uzņēmuma darbībām kādā dalībvalstī, kura nav tā pastāvīgās darbības vieta, viennozīmīgi ir pārejošs raksturs;

65. attiecībā uz dzelzceļa transportu aicina:

- pabeigt vienoto Eiropas dzelzceļa telpu, ātri pieņemot 4. dzelzceļa tiesību aktu paketi, nodrošinot līdzsvarotu iekšzemes dzelzceļa pasažieru pārvadājumu tirgu atvēršanu, infrastruktūras apsaimniekotāju neatkarību, pakalpojumu valsts līgumu slēgšanas tiesību piešķiršana konkursa kārtībā, dzelzceļu drošuma un sadarbības maksimālo līmeni, un pietiekamus cilvēkresursus un finanšu resursus, lai Eiropas Dzelzceļa aģentūra varētu pilnvērtīgi darboties un spētu pildīt savu uzdevumu, proti, būt dzelzceļa ritekļu atļauju piešķiršanas un drošības sertifikācijas vienotajam kontaktpunktam; 4. dzelzceļa tiesību aktu paketei vajadzētu nodrošināt dzelzceļa pakalpojumu augstu kvalitāti un efektivitāti, aizsargāt sabiedrisko pakalpojumu sniegšanas saistību ekonomisko līdzsvaru un veicināt augstus standartus attiecībā uz darba apstākļiem un teritoriālo kohēziju; pēc tās pieņemšanas dalībvalstīm tā ir nekavējoties jātransponē un jāīsteno,
- Komisiju — pieņemt dzelzceļa stratēģiju, kurā ierosināti jauni pasākumi, kuru nolūks būtu sasniegt 2030. gada un 2050. gada mērķus saistībā ar pāreju no viena transporta veida uz citu, kas noteikti Baltās grāmatas desmit mērķos attiecībā uz konkurētspējīgu un resursu ziņā efektīvu transporta sistēmu,
- nodrošināt stabilu, pietiekamu, pārredzamu un paredzamu finansējumu, vienkāršojot noteikumus un procedūras, kā piekļūt ES finansējumam, lai uzlabotu valsts un pārrobežu dzelzceļa infrastruktūras kvalitāti un kapacitāti, par prioritāti uzskatot esošās infrastruktūras apkopi un modernizāciju, un ļaujot dzelzceļa pasažieru un kravu pārvadājumu operatoriem sniegt uzticamus, drošus, pieejamus un ilgtspējīgus pakalpojumus,
- veikt sīku analīzi par to, kāpēc Eiropas dzelzceļu telpu pāri dalībvalstu robežām raksturo daudzi iztrūkstoši posmi; prasa Komisijai veikt pasākumus un ieviest stimulus attiecībā uz to vietējā, reģionālā un valsts līmeņa pārrobežu dzelzceļa savienojumu atdzīvināšanu augstākajā steidzamības pakāpē, kas tika demontēti vai atstāti Otrā pasaules kara laikā un pēckara periodā, neraugoties uz to ekonomisko nozīmi vai noderīgumu sabiedrībai, kā arī steidzami uzbūvēt jau iepļānotos, bet vēl nepabeigtos savienojumus, lai likvidētu esošās šaurās vietas un iekārtotu trūkstošos posmus pārrobežu reģionos; atdzīvināt un uzturēt sekundārās dzelzceļa līnijas, kas nodrošina satiksmi ar valstu pamattīkliem un Eiropas koridoriem; ieviest iniciatīvas jaunu funkciju apzināšanai pašlaik neizmantotajiem tīkliem, piemēram, kravu pārvadāšana vai jaunu pakalpojumu sniegšana tūrisma jomā,
- prioritārā kārtā apstiprināt ES finansētos infrastruktūras projektus, kas papildina dzelzceļu tīklu, kurš veido daļu no TEN-T pamattīkla, un EISI apstiprinātos projektus,
- nostiprināt Komisijas funkcijas efektīvā un ātrā to TEN-T dzelzceļa koridoru pabeigšanā, ko dalībvalstis ir iepļānojušas, bet atlikušas, neraugoties uz to sabiedrisko un saimniecisko lietderību,
- veikt faktu izpēti par sociālajiem, ekonomiskajiem un ar vidi saistītajiem ieguvumiem, ko nodrošinātu turpmāka atbalsta sniegšana valsts un starptautiskajiem nakts vilcienu pārvadājumu pakalpojumiem un — attiecīgos gadījumos — šo pakalpojumu atdzīvināšanai, kā arī starppilsētu pārrobežu pakalpojumiem, piemēram, sabiedrisko pakalpojumu sniegšanas saistību un konkursa procedūru kontekstā,
- dalībvalstis, Komisiju un dzelzceļa pārvadājumu nozares ieinteresētās personas — veikt pasākumus, kas vajadzīgi kopuzņēmuma "Shift2Rail" darbībai, lai paātrinātu moderno tehnoloģiju integrēšanu novatoriskos dzelzceļa risinājumos, palielinātu dzelzceļa transporta pievilcīgumu un nostiprinātu Eiropas dzelzceļa pārvadājumu nozares pozīciju,

Trešdiena, 2015. gada 9. septembris

- veikt pasākumus Eiropas dzelzceļa tīkla reālas sadarbības nodrošināšanai, mazinot pašreizējos tehniskos šķēršļus, veicinot tehniskus risinājumus, kas nodrošina vilcienu kustību pa atšķirīgu gabarītu dzelzceļa līnijām, un nodrošinot, ka dažādie augstuma ierobežojumi ES neradītu papildu apgrūtinājumus;
- noteikt par prioritāti Eiropas Dzelzceļa satiksmes vadības sistēmas (ERTMS) ieviešanu attiecībā uz visiem TEN-T pamatkoridoriem, tostarp atbilstošo lokomotīvu aprīkojumu;
- ātri īstenot Regulu (ES) Nr. 913/2010 par starptautisku dzelzceļa tīklu izveidi konkurētspējīgiem kravas pārvadājumiem, un attīstīt vai uzlabot vienotos kontaktpunktus šo koridoru darbības koordinēšanai,
- samazināt dzelzceļu kravas pārvadājumu troksni, modernizējot kravas vagonus un uzlabojot dzelzceļa infrastruktūru, izmantojot mērķtiecīgu valsts finansējumu; Komisiju — iesniegt priekšlikumu, kas paredzētu no 2020. gada visā ES aizliegt pārmerīgi trokšņainus kravas vagonus,
- attīstīt un īstenot integrētas dzelzceļa biļešu pārdošanas sistēmas iekšzemes un starptautiskiem braucieniem un likvidēt papildu maksu, ko piemēro visiem dzelzceļa pasažieriem, kas ceļo pāri valsts robežai,
- novērst šķēršļus, kas liedz ES dzelzceļa rūpniecības pārstāvjiem (ritošā sastāva, dzelzceļa infrastruktūras un signalizēšanas sistēmu ražotājiem) pretendēt uz publiskajiem iepirkumiem valstīs, kas nav ES dalībvalstis;

66. attiecībā uz jūras transportu aicina:

- veikt pasākumus, lai vienkāršotu formalitātes kuģiem, kas kuģo starp ES ostām, lai izveidotu vienotu Eiropas jūras transporta telpu bez šķēršļiem ("zilā zona"),
- izveidot labāku koordināciju starp jūrlietu iestādēm un muitas dienestiem visos līmeņos, lai vienkāršotu informācijas plūsmu un ierobežotu nevajadzīgus administratīvos šķēršļus un muitas formalitātes,
- veikt pasākumus, lai attīstītu jūras maģistrāles kā Eiropas transporta tīkla daļu,
- veikt papildu pasākumus, lai saglabātu un turpinātu attīstīt pievilcīgu, drošu, ilgtspējīgu un kvalitatīvu kuģniecību un nodrošinātu jūras satiksmes tirgu atvēršanu un pieklūvi kravām bez ierobežojumiem,
- veikt pasākumus, lai atbalstītu un koordinētu ostu vārtu un loģistikas sistēmu pielāgošanu lielākiem kuģiem, veicinātu labākus ostu savienojumus, jo īpaši ar dzelzceļu un iekšzemes ūdensceļiem, veicināt ieguldījumus ostās, piesaistot dažādus ES finansējuma avotus, lai palielinātu ES ostu jaudu, modernizētu infrastruktūru, attīstītu multimodālos termināļus un veicinātu mazu ostu izveidi, izmantojot intelektiskas transporta sistēmas, un mazu ostas pilsētu izveidi; veikt pasākumus nolūkā uzlabot jūras ostu infrastruktūru, jo īpaši Vidusjūrā un Melnajā jūrā, lai šajos apvidos novirzītu kravas no autoceļiem uz jūras ceļiem,
- garantēt, ka pamattīkla jūras ostas līdz 2030. gadam tiks savienotas ar Eiropas transporta tīkla dzelzceļa un autotransporta, un, ja iespējams, ar iekšējo ūdensceļu transporta infrastruktūru, izņemot gadījumus, ja šādu savienošanu neļauj fiziski ierobežojumi,
- nodrošināt lielāku skaidrību un konsekveni attiecībā uz valsts atbalsta noteikumu piemērošanu ostām, lai radītu pragmatisku, paredzamu un stabilu vidi, kas sniedz iespēju pieņemt ilgtermiņa ieguldījumu stratēģijas attiecībā uz ostām, mazina administratīvo slogu un saīsina procedūru izpildei vajadzīgo laiku,

Trešdiena, 2015. gada 9. septembris

- turpināt virzīt Komisijas priekšlikumu regulai, ar ko izveido tiesisko regulējumu ostu pakalpojumu tirgus pieejamībai un ostu finansiālajai pārredzamībai, lai modernizētu ostu pakalpojumus un uzlabotu to kvalitāti un efektivitāti, stiprinātu konkurētspēju un radītu pamatnosacījumus ieguldījumu piesaistei ostās,
- noteikt pasaules līmeņa saistošu uzdevumu Starptautiskajā Jūrniecības organizācijā (SJO), proti, sasniegt Baltajā grāmatā izvirzīto mērķi — līdz 2050. gadam vismaz par 40 % samazināt CO₂ emisijas, ko rada kuģu degvielas, un papildus noteikt ES nozīmes starpposma mērķi 2030. gadam; veicināt sarunas SJO ietvaros par pasaules mēroga tirgus mehānisma izveidi starptautiskajos ūdeņos notikušo emisiju mazināšanai, piemēram, paredzot sistēmu, ar ko nosaka maksu par emisijām; gadījumā, ja ir panākta starptautiska vienošanās par siltumnīcefekta gāzu emisiju globālu monitoringa, ziņošanas un verifikācijas (MRV) sistēmu vai par globāliem pasākumiem, lai samazinātu jūras transporta siltumnīcefekta gāzu emisijas, Komisija pārskata Regulu (ES) 2015/757 un attiecīgā gadījumā ierosina grozījumus šajā regulā, lai nodrošinātu saskaņošanu ar minēto starptautisko vienošanos,
- apsvērt iespēju kuģu degvielas sēra robežvērtības, kas piemērojamas SOx emisijas kontroles zonām (SEKZ), un attiecīgos SJO noteikumus attiecināt uz visu Eiropas jūras telpu,
- veicināt emisiju samazināšanas tehnoloģijas un energoefektivitātes uzlabošanas pasākumus ar finanšu stimuliem un mērķtiecīgiem atbalsta pasākumiem, īpašu uzmanību pievēršot alternatīvajām degvielām, kā arī veicināt lēnas kuģošanas pasākumus, kuriem, kā tiek ziņots ir liels degvielas patēriņa un siltumnīcefekta gāzu emisiju samazināšanas potenciāls,
- veikt pasākumus, kas atbalsta alternatīvo degvielu infrastruktūras ieviešanu jūras un iekšzemes ostās, tostarp sašķidrīnātās dabasgāzes iepildīšanai tvertnēs paredzētu iekārtu un krasta elektroenerģijas pieslēgumu nodrošināšanu,
- izstrādāt tiesību akta priekšlikumu par tiesību aktu pasažieru kuģu drošības jomā modernizēšanu; uzlabot trešās kuģošanas drošības paketes īstenošanu, un, ja vajadzīgs, pārskatīt šo tiesību aktu paketi, lai stiprinātu jūras negadījumu novēršanu un to seku pārvarēšanu,
- saskaroties ar pieaugošo jūrā pazudušo konteineru parādību, izstrādāt tiesību akta priekšlikumu ar mērķi precizēt atbildības un kompensācijas režīmu, kam pamatā būtu sistēma, kas ļauj noteikt šo konteineru īpašniekus,

67. attiecībā uz iekšējo ūdensceļu transportu aicina:

- izveidot atbilstošu regulējumu, lai optimizētu iekšējo ūdensceļu transporta iekšējo tirgu, kā arī novērstu šķēršļus, kas kavē tā plašāku izmantošanu;
- pilnībā īstenot rīcības programmu *Naiades II*, pievēršot īpašu uzmanību infrastruktūrai, upju informācijas dienestu ieviešanai un inovācijai; veikt programmas novērtējumu līdz 2017. gadam un vajadzības gadījumā pielāgot ierosinātos pasākumus, lai nodrošinātu programmas mērķu sasniegšanu;
- apstiprināt ES finansētus projektus attiecībā uz iekšzemes ūdensceļiem, kas ir *TEN-T* pamattīkla daļa,
- līdz 2025. gadam pienācīgi modernizēt un visa gada garumā uzturēt iekšzemes ūdensceļus, kas ir *TEN-T* pamattīkla daļa, un likvidēt tajos šaurās vietas, atbilstīgi ES vides tiesību aktiem, lai nodrošinātu piemērotu iekšzemes ūdensceļu apkopes stāvokli,
- Komisiju un dalībvalstis — vairāk atbalstīt inovāciju veicināšanu iekšzemes ūdensceļu transportā saskaņā ar programmu "Apvārsnis 2020" un Eiropas infrastruktūras savienošanas instrumentu, alternatīvo degvielu izmantošanu un flotes pielāgošanu tehniskā ziņā un saistībā ar vides tehnoloģijām, lai samazinātu siltumnīcefekta gāzu emisijas,

Trešdiena, 2015. gada 9. septembris

- integrēt iekšzemes ūdensceļu transportu multimodālā transporta un loģistikas ķēdē, kā arī ilgtspējīgas pilsētu mobilitātes plānos un politikā Eiropas pilsētās, kuras šķērso ūdensceļi, un stiprināt iekšzemes ostu nozīmi pilsētas kravu piegāžu jomā,
- nekavējoties pārskatīt Direktīvu 2005/44/EK par saskaņotiem upju informācijas pakalpojumiem (RIS), nodrošinot pilnīgu RIS ieviešanu līdz 2020. gadam un savienošanu ar citām kooperatīvām intelektiskām transporta sistēmām,
- ja vajadzīgs, saskaņot Reinas un Donavas pārvaldības un regulēšanas sistēmas, lai izstrādātu efektīvu un ilgtspējīgu multimodālu transporta sistēmu Eiropas galvenajiem iekšzemes ūdensceļiem,
- Komisiju — iesaistīties ES stratēģijas Donavas reģionam paredzētā ES finansējuma sadalē un šajā stratēģijā ietvertu projektu koordinēšanā un īstenošanā,
- izstrādāt tiesību akta priekšlikumu par iekšzemes navigācijas profesionālo kvalifikāciju atzīšanu un modernizēšanu un apsvērt pasākumus, kā šai nozarei piesaistīt vairāk jauniešu;

o

o o

68. aicina Komisiju Baltās grāmatas starpposma pārskatīšanā un turpmākajās iniciatīvās transporta jomā ņemt vērā šajā rezolūcijā minētos ierosinājumus;
69. mudina Komisiju uzraudzīt virzību uz Baltās grāmatas mērķu sasniegšanu un reizi piecos gados ziņot par tās īstenošanas gaitu;
70. uzdod priekšsēdētājam nosūtīt šo rezolūciju Padomei, Komisijai, kā arī dalībvalstu valdībām un parlamentiem.