

Eiropas Ekonomikas un sociālo lietu komitejas atzinums par tematu “COP21 secinājumu ietekme uz Eiropas transporta politiku”

(pašiniciatīvas atzinums)

(2016/C 303/02)

Ziņotājs: Raymond HENCKS

Eiropas Ekonomikas un sociālo lietu komiteja saskaņā ar Reglamenta 29. panta 2. punktu 2016. gada 21. janvārī nolēma sagatavot pašiniciatīvas atzinumu par tematu

“COP21 secinājumu ietekme uz Eiropas transporta politiku”.

(pašiniciatīvas atzinums).

Par Komitejas dokumenta sagatavošanu atbildīgā Transporta, enerģētikas, infrastruktūras un informācijas sabiedrības specializētā nodaļa savu atzinumu pieņēma 2016. gada 3. maijā.

Eiropas Ekonomikas un sociālo lietu komiteja 517. plenārajā sesijā, kas notika 2016. gada 25. un 26. maijā (26. maija sēdē), ar 188 balsīm par, 2 balsīm pret un 4 atturoties, pieņēma šo atzinumu.

1. Secinājumi un ieteikumi

1.1. EESK atzinīgi vērtē Apvienoto Nāciju Organizācijas Vispārējās konvencijas par klimata pārmaiņām Pušu konferences 21. sesijā (COP21) pieņemto Parīzes nolīgumu, kā arī ES un tās dalībvalstu iecerēto valsts noteikto ieguldījumu (IVNI), kas liek līdz 2030. gadam samazināt iekšzemes siltumnīcefekta gāzu (SEG) emisijas vismaz par 40 % un līdz 2050. gadam — par 80–90 % salīdzinājumā ar emisiju līmeni 1990. gadā.

1.2. Komiteja arī piekrīt, ka šis mērķis ir jāsasniedz kopīgi, ES un dalībvalstīm uzņemoties dalītu atbildību, un ka par jauno IVNI būs jāpaziņo ik pēc pieciem gadiem.

1.3. Transporta jomā mērķis samazināt siltumnīcefekta gāzu (SEG) emisijas par 60 % salīdzinājumā ar emisiju līmeni 1990. gadā joprojām ir ļoti drosmīgs, un tā sasniegšanā būs jāiegulda liels darbs. Lai gan lēmums par ieguldījuma sadalījumu pašreizējā posmā līdz 2020. gadam (Lēmums Nr. 406/2009), kā arī turpmākais lēmums par laika posmu no 2020. līdz 2030. gadam dos dalībvalstīm iespēju pilnīgi brīvi izvēlēties tās ekonomikas jomas, kurām būs jāsamazina SEG, Komiteja tomēr iesaka, ka papildu samazinājuma nepieciešamības gadījumā vajadzētu izmantot starptautiskās kvotas un neuzkraut papildu saistības tām nozarēm, kuras nav saistītas ar ETS (COM(2015) 81). Komiteja arī uzskata, ka, runājot par transporta jomu, “lielākus samazinājumus var sasniegt citās ekonomikas nozarēs” (COM(2011) 144). Tāpēc mērķi par 60 % samazināt SEG transporta jomā joprojām var uzskatīt par aktuālu un atbilstošu ES vispārējam mērķim COP21 ietvaros, ja vien ar to saistītie pasākumi un iniciatīvas tiek īstenotas steidzami, ar nepieciešamo noteiktību un pēc iespējas ātrāk.

1.4. Taču tas neatbrīvo Eiropas Savienību un dalībvalstis no dažādu darbību un iniciatīvu, kuras ir uzsāktas vai paredzētas transporta politikas baltajā grāmatā (COM(2011) 144 final) un stabilas enerģētikas savienības ceļvedī (COM(2015) 80 final), atkārtotas izvērtēšanas no to efektivitātes un īstenojamības viedokļa un, jo īpaši no to piemērotības viedokļa saistībā ar transporta dekarbonizācijas mērķi, kā arī no darbību un iniciatīvu reformēšanas un/vai jaunu darbību un iniciatīvu pievienošanas transporta politikas baltās grāmatas pārskatīšanas kontekstā, kas paredzēta 2016. gadā, vienlaikus nemazinot ES konkurētspēju. Dažām no tām būs leģislatīvs raksturs, taču lielākajai daļai būs jābalstās uz valstu brīvprātīgo ieguldījumu nolūkā mainīt rīcību vai paradumus — šāda rīcība ir panākumu atslēga.

1.5. EESK arī vērs uzmanību uz to, cik svarīga ir rīcība, kas paredzēta Starptautiskajā Civilās aviācijas organizācijā ar mērķi izveidot pasaules emisijas kvotu tirdzniecības sistēmu (ETS) aviācijā, un Starptautiskajā Jūrniecības organizācijā (SJO), lai pārraudzītu jūras transporta radītās emisijas, un aicina gūt tālejošus rezultātus sarunās, kuras pašlaik norisinās ar minētajām organizācijām.

1.6. Komiteja uzsver, ka princips “piesārņotājs maksā” ir jāpiemēro elastīgi, it īpaši saistībā ar attāliem lauku un kalnu rajoniem, kā arī salu teritorijām, lai novērstu izmaksām apgriezti proporcionālus rezultātus un lai arī turpmāk tas varētu kalpot par līdzekli, kas ietekmē izvēli transporta darbību organizācijas sakarībā, vienlaikus novēršot negodīgu konkurenci starp dažādiem transporta veidiem. EESK iesaka izpētīt iespēju visaptveroši organizēt transportu lauku reģionos, lai īstenotu COP 21 nolīguma mērķus un ņemtu vērā neaizsargātu personu vajadzības.

1.7. Jebkurā gadījumā ar principa “piesārņotājs maksā” piemērošanu nepietiek, lai nodrošinātu pāreju uz sabiedrību, kuras izmantotais oglekļa apjoms ir mazs. Vienlīdz svarīgi ir arī citi pasākumi, piemēram, energoefektivitātes paaugstināšana, elektromobilitāte, automobiļu koplietojums, komodalitāte, alternatīvu energoresursu attīstība un vides kvalitātes standartu izstrāde un, pats galvenais, sabiedriskā transporta popularizēšana.

1.8. Attiecībā uz bioenerģiju ir nepieciešams pastāvīgs darbs, lai vēl lielākā mērā samazinātu siltumnīcefekta gāzu emisijas un novērstu zemes izmantošanas maiņu. Tālāk ir vēl vairāk jāveicina atlieku, blakusproduktu un atkritumu izmantošana degvielas ražošanā. Biodegvielai vēl ir potenciāls kravu pārvadāšanas, aviācijas un jūras transporta jomā. Tomēr biodegviela nav vienīgais risinājums un nemazina nepieciešamību veidot un virzīt tādas risinājumus, kuru mērķis ir iekšdedzes motorus aizstāt ar elektromobilitāti un/vai ūdeņraža tehnoloģijām, vai ar citiem alternatīviem un ilgtspējīgiem enerģijas avotiem.

Tomēr mērķis nav mobilitātes kā tādas mazināšana, bet gan pārvietošanās ar individuāliem transportlīdzekļiem samazināšana, tiklīdz ir pieejama derīga alternatīva, un sabiedriskā transporta izmantošanas veicināšana, domājot par vispārēju nozīmi vides jomā un tiecoties novērst pilsētu smakšanu zem transporta sloga.

1.9. Ieguldījumu piesārņojošās darbībās pārtraukšana nevar būt tikai valdību uzdevums, un tas nav paveicams bez visas transporta ķēdes (ražotāji, pārvadātāji, lietotāji) informētības palielināšanas un mobilizācijas, izmantojot lēģislatīvus vai rosinošus un varbūt pat atturošus pasākumus. Spēju veidošana, tehniskā palīdzība un atvieglota piekļuve finansējumam vietējā un valsts līmenī ir izšķiroši faktori pārejā uz transporta sistēmu, kas rada zemu oglekļa emisijas līmeni. Eiropas Savienības ieguldījumu programmās jāiekļauj visi transporta veidi, tomēr prioritāte jāpiešķir projektiem, kas rada mazāku piesārņojumu (izmantojot COP21 secinājumus atbilstošus vērtēšanas kritērijus).

1.10. Spēcīgā mobilizācija, ko COP21 ietvaros apliecināja pilsoniskās sabiedrības organizācijas un ekonomikas un sociālās jomas dalībnieki, ir jāturpina, lai veicinātu kolektīvo rīcību ar mērķi atbalstīt taisnīgumu klimata jomā un ieguldījumu pārtraukšanu piesārņojošās darbībās.

1.11. Tāpēc EESK iesaka izmantot līdzdalības dialogu ar pilsonisko sabiedrību, kurš definēts Komitejas 2012. gada 11. jūlija izpētes atzinumā “Transporta politikas Baltā grāmata: ceļā uz pilsoniskās sabiedrības iesaistīšanu un līdzdalību” (CESE 1598/2012).

2. Parīzes nolīguma COP21 galvenie lēmumi

2.1. Apvienoto Nāciju Organizācijas Vispārējā konvencija par klimata pārmaiņām (uz kuru attiecas 2015. gada COP21) nosaka tikai siltumnīcefekta gāzu (SEG) (galvenā siltumnīcefekta gāze transporta nozarē ir oglekļa dioksīds (CO₂), kas rodas elektrības ražošanas, kā arī degvielas ražošanas un izmantošanas laikā) koncentrācijas stabilizāciju atmosfērā tādā līmenī, kas novērstu bīstamus antropogēniskus traucējumus klimata sistēmā. Savukārt 2015. gada 12. decembra Parīzes nolīgumā pirmoreiz noteikts, ka visas 195 puses, kuras parakstījušas iepriekš minēto Vispārējo konvenciju, apņemas pātrināt SEG emisiju samazināšanu, lai sasniegtu galveno ilgtermiņa mērķi — panākt, lai vidējās temperatūras pieaugums nesasniedtu 2 °C (līdz 2100. gadam) salīdzinājumā ar līmeni pirms rūpniecības attīstības, un turpināt darbību, kuras mērķis ir panākt, lai temperatūras pieaugums nesasniedtu 1,5 °C pretēji pašreizējai tendencei, kura liecina par globālo sasilšanu par 3 °C 21. gadsimta beigās.

2.2. Pēc minētā nolīguma ratifikācijas visām parakstītājām valstīm būs jāuzņemas saistības un jāziņo par iecerēto valsts noteikto ieguldījumu (IVNI) saskaņā ar galvenā mērķa sasniegšanas programmām, kuras katru reizi jāveido piecu gadu posmam.

2.3. Plānots, ka Parīzes nolīgums stāsies spēkā 2020. gadā, ar nosacījumu, ka to būs ratificējušas vismaz 55 valstis, kuras rada vismaz 55 % no globālajām siltumnīcefekta gāzu emisijām, neskarot (ļoti vēlamu) iespēju nolīgumu piemērot vēl pirms stāšanās spēkā.

2.4. ES un tās dalībvalstis saskaņā ar Eiropadomes 2014. gada 23. un 24. oktobra secinājumiem 2015. gada 6. martā vienojās par saistošu mērķi samazināt siltumnīcefekta gāzu (SEG) iekšzemes emisijas vismaz par 40 % līdz 2030. gadam un par 80 līdz 95 % laika posmā līdz 2050. gadam.

2.5. Saskaņā ar minētajiem secinājumiem šis mērķis Eiropas Savienībai un dalībvalstīm ir jāsasniedz kopīgi, proti, par 43 % samazinot emisijas līdz 2030. gadam emisijas kvotu tirdzniecības sistēmas (ETS) aptvertajās jomās un par 30 % ETS neaptvertajās jomās (salīdzinot ar 2005. gadu), kā arī īstenojot taisnīgu un solidāru līdzdalību.

3. Pašreizējā situācija ES transporta nozarē

3.1. Transporta politikas baltajā grāmatā (COM(2011) 144 final), Eiropas Komisija 2011. gadā jau pauda stingru aicinājumu saistībā ar nepieciešamību ievērojami samazināt SEG emisijas un panākt, lai klimata pārmaiņu izraisītais temperatūras pieaugums nepārsniegtu 2 °C, vienlaikus norādot, ka transporta jomā SEG ir jāsamazina vismaz par 60 % salīdzinājumā ar 1990. gada emisiju līmeni, piebilstot arī, ka "lielākus samazinājumus var sasniegt citās ekonomikas nozarēs".

3.2. Transporta nozare Eiropas Savienībā ir atbildīga par aptuveni vienu ceturto daļu no SEG: 12,7 % globālo emisiju transporta jomā rada aviācija, 13,5 % — jūras transports, 0,7 % — dzelzceļš, 1,8 % — iekšzemes ūdensceļu satiksme, savukārt 71,3 % — ceļu satiksme (2008. gada dati). Kāda konkrēta transporta veida ietekmi uz vidi ne vienmēr nosaka tikai tiešās emisijas, jo vienlīdz nozīmīgas ir arī netiešās emisijas, kuras jo īpaši ir saistītas ar pārvadājumiem nepieciešamās enerģijas ražošanu.

3.3. No visām rūpniecības nozarēm vislielākais CO₂ emisiju līmeņa pieaugums pasaulē ir transporta nozarē. Eiropas Savienībā transports ir otra lielākā nozare siltumnīcefekta gāzu emisiju ziņā. Turklāt aviācijas un jūrniecības nozarē radītās emisijas palielinās visstraujāk, taču šīs nozares nav iekļautas Parīzes nolīgumā.

3.4. Transporta politikas 2011. gada baltajā grāmatā secināts, ka ES transporta sistēma vēl nav ilgtspējīga un tāpēc:

— ir jāpārtrauc transporta atkarība no naftas, nepasliktinot tā efektivitāti un neapdraudot mobilitāti;

— ir jāpatērē mazāk enerģijas un jāuzlabo transportlīdzekļu energoefektivitāte visos transporta veidos.

3.5. Transporta politikas baltajā grāmatā, kā arī pamatstratēģijā spēcīgai Enerģētikas savienībai Komisija ierosina vairākus pasākumus, lai veidotu dekarbonizētu transporta nozari.

3.6. Ierosinātie pasākumi ietver stingrākus CO₂ emisiju standartus vieglajiem automobiļiem un vieglajām kravas mašīnām pēc 2020. gada, pasākumus degvielas patēriņa efektivitātes uzlabošanai un smagdarba automašīnu emisiju samazināšanai, kā arī labāku satiksmes pārvaldību. Ir jāatbalsta ceļu nodevu sistēmas, kuru pamatā ir princips "piesārņotājs maksā"/"lietotājs maksā", kā arī alternatīvas degvielas izmantošana, tostarp elektromobilitāte, jo īpaši ņemot vērā vajadzību attīstīt pienācīgu infrastruktūru.

4. Ar Parīzes nolīgumu saistītās darbības

4.1. Pēc minētā nolīguma ratifikācijas (līdz 2017. gada 21. aprīlim) visām 128 parakstītājām valstīm būs jāuzņemas saistības un jāziņo par valsts līmenī iecerēto ieguldījumu saskaņā ar galvenā mērķa sasniegšanas programmām, kuras jāveido katram piecu gadu posmam.

4.2. Saskaņā ar Parīzes nolīguma 4. panta 16. punktu Eiropas Savienība var rīkoties kopīgi ar dalībvalstīm dalītas atbildības ietvaros, un tai ir jāpaziņo Parīzes nolīguma sekretariātam katrai dalībvalstij noteiktais emisiju līmenis.

4.3. Saskaņā ar Parīzes nolīguma 4. panta 9. punktu un Lēmumu 1/CP.21 par ieguldījumu, kas noteikts laika posmam līdz 2030. gadam, ir jāziņo vai tas jāaktualizē līdz 2020. gadam un ik pēc pieciem gadiem šis pienākums ir jāveic atkārtoti zema SEG emisiju līmeņa ekonomiskās attīstības stratēģijas laika posmam līdz 2050. gadam ietvaros. Katram nākamajam ieguldījumam jābūt lielākam salīdzinājumā ar iepriekšējo ieguldījumu (4. panta 3. punkts).

4.4. Lai gan Eiropas Savienība jau ir noteikusi mērķus un ieguldījumu laika posmam līdz 2030. un līdz 2050. gadam, globālo emisiju līmeņi (visos ekonomikas sektoros kopā), kurus COP21 aplēsa, pamatojoties uz valstu ieguldījumu 2030. gadā (55 gigatonnas), joprojām nav pietiekami, lai nepieļautu temperatūras paaugstināšanos par vairāk nekā 2 °C, tāpēc jāiegulda papildu darbs, lai emisijas samazinātu līdz 40 gigatonnām.

4.5. Lai gan lēmums par ieguldījuma sadalījumu pašreizējā posmā līdz 2020. gadam (Lēmums Nr. 406/2009) un turpmākais lēmums par laika posmu no 2020. līdz 2030. gadam dos dalībvalstīm iespēju pilnīgi brīvi izvēlēties tās ekonomikas jomas, kurām būs jāsamazina SEG, Komisijas paziņojumā "Parīzes protokols — plāns klimata pārmaiņu apkarošanai pēc 2020. gada" (COM(2015) 81 final) ir ierosināts, ka papildu ieguldījuma nepieciešamības gadījumā vajadzētu izmantot starptautiskās kvotas un izvairīties no papildu saistībām jomās, kuras nav saistītas ar ETS. EESK atbalstīja šo ES nostāju (sk. atzinumu NAT 665/2015). Turklāt arī Komisijas transporta politikas baltajā grāmatā minēts, ka citās ekonomikas nozarēs iespējams sasniegt lielākus samazinājumus.

4.6. Ņemot vērā iepriekš minēto, kā arī to, ka jau ilgu laiku pirms Parīzes konferences tika nolemts par SEG emisiju samazināšanu 60 % apmērā transporta jomā ar mērķi nepieļaut, ka klimata pārmaiņu ietekmē temperatūra paaugstinātos par vairāk nekā 2 °C, EESK uzskata, ka šis mērķis samazināt SEG par 60 % joprojām ir aktuāls un atbilst COP21 lēmumiem.

4.7. Ir tikai jāpiebilst, ka ES apņemšanās rīkoties Starptautiskajā Civilās aviācijas organizācijā (ICAO), lai atbalstītu pasaules ETS izveidi aviācijas jomā, un Starptautiskajā Jūrniecības organizācijā (SJO) saistībā ar jūras transporta jomas pienākumu ņemt vērā SEG nav daļa no IVNI. Eiropas Savienībai būtu jācenšas gūt tālejošus rezultātus notiekošajās sarunās ar ICAO un SJO.

5. Stratēģija — kas konkrēti ir jāpaveic

5.1. EESK konstatē, ka Eiropas Savienības IVNI un mērķi, kas noteikti dažādos Komisijas paziņojumos par klimata politikas pasākumiem transporta jomā, ir ļoti saskaņoti. Taču ir nepieciešams, lai visi transporta politikas baltajā grāmatā ietvertie pasākumi (40 darbības un 131 iniciatīva) tiktu īstenoti ar nepieciešamo noteiktību un pēc iespējas ātrāk.

5.2. Tomēr ir atkārtoti caur Eiropas Savienības IVNI prizmu un no Enerģētikas savienības tiesību aktu kopumā noteikto mērķu viedokļa jāizvērtē ar SEG emisiju samazināšanu saistītie pasākumi, kas noteikti transporta politikas baltajā grāmatā, veicot tās pārskatīšanu, ko Komisija ir iecerējusi 2016. gadā ⁽¹⁾.

5.3. Tas nozīmē, ka dažādās iniciatīvas, kuras ir noteiktas transporta politikas baltajā grāmatā un Enerģētikas savienības tiesību aktu kopumā, būs jāizvērtē no to efektivitātes, realizācijas iespēju un jo īpaši no transporta dekarbonizācijas mērķa viedokļa, kā arī tās jāpārveido un/vai jāpievieno jaunas iniciatīvas. Dažas no tām būs leģislatīvas iniciatīvas, taču lielākajai daļai jābūt balstītām uz valstu brīvprātīgo ieguldījumu nolūkā mainīt rīcību vai paradumus — šāda pieeja ir panākumu atslēga.

⁽¹⁾ OV C 291, 4.9.2015., 14. lpp.

5.4. Pārejot uz mazoglekļa transportu, ir jāievēro šādi nosacījumi:

- līdzsvaroti koordinēt ekonomikas un sociālās prasības;
- ņemt vērā vispārējo nozīmi un vides prasības;
- neierobežot mobilitāti kā tādu, bet būtiski ar telpiskās plānošanas un ekonomikas politikas palīdzību samazināt satiksmes intensitāti un individuālā transporta izmantošanu pilsētās un atbalstīt sabiedrisko transportu;
- ietekmēt rīcību, tostarp pārvietošanās ieradumus, kā arī preču pārvadājumu loģistikas efektivitāti, tostarp pilsētās, priekšroku dodot risinājumiem, kas balstīti uz sadarbību, ar mērķi panākt resursu optimālu izmantošanu;
- veicināt komodalitāti.

Ar transportu saistīti, atbilstoši pasākumi, kas vērsti uz emisiju mazināšanu valsts un reģionālajā un vietējā līmenī, varētu dot ievirzi pilsētām cēsties samazināt emisijas par 50 % līdz 2050. gadam salīdzinājumā ar *status quo* scenāriju. Daži pastāvošie risinājumi būtu jāiestrādā stratēģiskajā mobilitātes plānošanas politikā, kas ļautu labāk koordinēt pilsētu un transporta politikas pasākumus. Spēju veidošana, tehniskā palīdzība un atvieglota piekļuve finansējumam vietējā un valsts līmenī ir izšķiroši faktori šo mērķu sasniegšanai.

5.5. Visās ES programmās, ar kurām atbalsta ieguldījumus transporta nozarē, kā arī Eiropas infrastruktūras savienošanas instrumenta, struktūrfondu, Kohēzijas fonda un Eiropas Stratēģisko investīciju fonda finansētos projektos prioritāte jāpiešķir mazāk piesārņojošiem transporta veidiem, vienlaikus nodrošinot dažādu transporta veida integrāciju, lai izveidotu Eiropas transporta tīklu. Kritērijos, kurus izmanto, lai izvērtētu pieteikumus finansējumam, jāietver skaidras atsauces uz COP21 secinājumiem atbilstošiem principiem.

5.6. Sloga sadalījums starp dalībvalstīm un ETS aptvertajiem un ETS neaptvertajiem sektoriem, tostarp transportu, būs galvenie elementi Eiropas Savienības IVNI īstenošanā, un tam ir arī jāatbilst ES stratēģiskajiem mērķiem. Lai sasniegtu līdzsvarotu rezultātu, šajā sadalījumā ir jāievēro Eiropadomes 2014. gada oktobra secinājumi, ņemot vērā efektivitāti no izmaksu un konkurētspējas viedokļa. Šiem aspektiem jābūt noteicošajiem, 2016. gadā pieņemot lēmumu par sloga sadalījumu laika posmā no 2020. līdz 2030. gadam (COM(2015) 80, 1. pielikums), taču vienlaikus ir jāņem vērā ES konkurētspējas saglabāšana.

5.7. Veicot jau minēto baltās grāmatas pārskatīšanu, būtu jāparedz īpaši līdzekļi plašu debašu rosināšanai ar pilsonisko sabiedrību, ņemot vērā, ka ir nepieciešams panākt reizumis nepopulāru pasākumu akceptāciju, jo darbība paliks bez rezultātiem, ja tās adresāti ar to neidentificēsies. Spēcīgā mobilizācija, ko COP21 ietvaros apliecināja pilsoniskās sabiedrības organizācijas un ekonomikas un sociālās jomas dalībnieki, ir jāturpina, lai veicinātu pilsonisko rīcību, atbalstot taisnīgumu klimata jomā un piesārņojošu darbību izbeigšanu.

5.8. Būtu jāveicina un jāpaplašina tādas iniciatīvas kā Globālā degvielas taupīšanas iniciatīva (GFEI), kurā iesaistītās valstis ir apņēmušās izstrādāt politikas pasākumus un noteikumus attiecībā uz transportlīdzekļu energoefektivitāti, kā Parīzes deklarācija par elektromobilitāti un klimata pārmaiņām un tai pievienotais aicinājums rīkoties, kura ir balstīta uz vairāku simtu partneru apņemšanos rūpēties par ilgtspējīgu transporta elektrifikāciju, kā iniciatīva "MobiliseYourCity", kas ir paredzēta pilsētu, kā arī jaunattīstības un jaunietekmes valstu atbalstīšanai, lai tās varētu izstrādāt un īstenot ilgtspējīgas pilsētu mobilitātes plānus un pilsētu transporta rīcīpolitiku valsts mērogā, un arī tādas kā Globālais rīcības plāns vidi saudzējošiem kravu pārvadājumiem.

5.9. Kā EESK jau norādīja⁽²⁾, līdzdalību veicinošai pārvaldībai, lai tā būtu efektīva un sasniegtu vēlamos mērķus, ir vajadzīga laba organizatoriskā struktūra un procedūras. Ieinteresēto personu iesaistīšanās ilgtermiņa ilgtspējīgā attīstībā vislabāk darbojas tad, ja to organizē kā pastāvīgu un kolektīvu procesu nevis realizē kā individuālu vai vienreizēju aktivitāti.

5.10. EESK nolēma izveidot Eiropas pilsoniskās sabiedrības forumu par ilgtspējīgu attīstību, kam būtu jāsniedz strukturēts un neatkarīgs satvars pilsoniskās sabiedrības iesaistīšanai ar mērķi īstenot, pārraudzīt un pārskatīt ar ilgtspējīgas attīstības programmu 2030. gadam un jo īpaši ar tās 13. mērķi (steidzami pieņemt pasākumus klimata pārmaiņu un to seku novēršanai) saistītos horizontālos jautājumus. Attiecībā uz jautājumiem, kas saistīti ar transporta sektoru, ir jāizmanto EESK vadīts līdzdalības dialogs, kas paredzēts 2011. gada baltās grāmatas īstenošanai transporta politikas jomā.

5.11. EESK pašlaik izstrādā arī atzinumu (NAT/684) par pilsoniskās sabiedrības un pašvaldību koalīcijas veidošanu Parīzes nolīguma izpildes nolūkā. Ar Parīzes nolīgumu nevajadzētu veidot vēl vienu saistību platformu, bet drīzāk visaptverošu satvaru, kas ļautu ilgtermiņā koordinēt nevalstiskos un valstu pasākumus. Pilsoniskās sabiedrības nozīme tā saistību īstenošanā ir izšķiroši svarīga.

5.12. Ieguldījumu pārtraukšana piesārņojošās darbībās nevar būt tikai valdību uzdevums, un tas nav paveicams bez visas transporta ķēdes (ražotāji, pārvadātāji, lietotāji) informēšanas un iesaistes, izmantojot leģislatīvus vai rosinošus un varbūt pat atturošus pasākumus.

5.13. Brīvprātīgo saistību sistēma, ko izvēlējās COP21, katrai valstij liek tikai norādīt nesaistošas apņemšanās, lai gan saistoša emisiju standarta ieviešana nenoliedzami būtu efektīvākais risinājums Parīzes nolīgumā plānotā rezultāta sasniegšanai. Tomēr augstāk minētais sloga sadalījums Eiropas Savienībā laika posmā no 2020. līdz 2030. gadam, par kuru runāts 5.5. punktā, pastiprinās noteiktās saistības.

6. Sistēma “piesārņotājs maksā”

6.1. Saskaņā ar Lisabonas līgumu (sk. LESD 191. panta 2. punktu) vides politika ir balstīta uz piesardzības un preventīvās darbības principu — uz principu, ka vides postījumu gadījumā ir jāvērsas pret to cēloni, un uz principu, ka maksā piesārņotājs.

6.2. Tas nozīmē, ka par vides postījumiem ir jāmaksā piesārņotājiem, kuri ir atbildīgi par to izraisīšanu. Taču dalībvalstīs oglekļa cenas jautājums klimata politikā ir risināts ļoti atšķirīgi, lielākoties dominējot nodokļiem, kuri galvenokārt skar trūcīgāko mājāsaimniecību pirkspēju, kā arī darbvietas.

6.3. Saskaņā ar transporta politikas balto grāmatu maksājumi un nodokļi būtu jāpārstrukturē tā, lai rūpīgāk piemērotu principu “piesārņotājs maksā” un “lietotājs maksā”.

6.4. Komisijas iecerētā pieeja ir balstīta uz sistēmu “piesārņotājs maksā” un uz iespējām, ko paver ceļu nodeva kā infrastruktūras būvniecības un uzturēšanas finansēšanas līdzeklis. Šai sistēmai, izmantojot ārējo izmaksu internalizāciju, būtu jāveicina ilgtspējīgi transporta veidi un jānodrošina finansējums.

6.5. Eiropas Savienībā pastāv daudzas atšķirīgas un nesaskaņotas sistēmas: elektroniskie instrumenti, uzlīmes, ar sastrēgumiem saistīti nodokļi un, balstoties uz satelītu (GNSS), aprēķinātas nodevas par kilometru. Turklāt Kopienas noteikumi autotransporta nodokļu uzlikšanai smagajam transportam (*Eurovignette*) tiek piemēroti vairs tikai četrās dalībvalstīs, savukārt citas dalībvalstis pat neiekasē maksu par ceļu izmantošanu. Šāda situācija rada bažas par vienotā tirgus attīstību un vieš neizpratni iedzīvotāju vidū, kā arī nelabvēlīgi ietekmē ekonomikas izaugsmi un palielina sociālo nevienlīdzību daudzās dalībvalstīs. Turklāt, ja netiek iekasēti nodokļi par ceļu tīkla izmantošanu, var ciest (nemas nerunājot par negatīvu ietekmi uz vidi) konkurences apstākļi dzelzceļa transporta jomā tajos gadījumos, kad tā pakalpojumi ir pieejami.

⁽²⁾ OV, C 299, 4.10.2012., 170. lpp.

6.6. Tomēr Eiropas autopārvadājumu nodokļu sistēmā ir svarīgi nodrošināt zināmu elastību, lai būtu iespējams ņemt vērā to tālāko reģionu, attālo lauku un kalnu rajonu, kā arī salu teritoriju situāciju, kuros ir mazs apdzīvotības blīvums un kuriem nav dzīvotspējīgu alternatīvu autopārvadājumiem, un rūpēties, lai nenotiktu tā, ka ārējo izmaksu eksternalizācija nemaz neskar rīcību vai transporta organizāciju un vienīgās sekas ir negatīva ietekme uz to konkurētspēju. Lauku reģionu ekonomiskā un sociālā labklājība ir atkarīga gan no izmaksu ziņā lietderīgas, gan videi nekaitīgas transporta sistēmas. Kā līdzekli transporta radīto emisiju ierobežošanai dažas valdības ir ieviesušas dažādus oglekļa nodokļa veidus, ar kuriem nav izdevies ierobežot transporta radītās emisijas un kuri ir ievērojami palielinājuši ģimeņu izdevumus, it īpaši lauku reģionos, tālākajos un kalnu apvidos.

6.7. Kā apgalvo transporta komisāre, Komisija 2016. gada beigās plāno ierosināt Eiropas sistēmu kravas automašīnām un vieglajām automašīnām un noteikt vienotu regulējumu maksājumu iekasēšanai visās ES dalībvalstīs, pamatojoties tikai uz nobraukto kilometru skaitu.

6.8. EESK atzinīgi vērtē Komisijas vēlmi Eiropas līmenī saskaņot ceļa nodokļu uzlikšanas sistēmu, balstoties uz principu "piesārņotājs maksā", bet tā uzskata, ka ar tarifu noteikšanas internalizācijas aspektu noteikti nepietiks, lai izveidotu ilgtspējīgu transporta politiku, kurā ievērotas COP21 ietvaros noteiktās saistības, kas liek izmantot tādus papildu pasākumus kā energoefektivitātes paaugstināšana, elektromobilitāte, automobiļu koplietojums, komodalitāte, alternatīvu energoresursu attīstība un vides kvalitātes standartu izstrāde un, pats galvenais, sabiedriskā transporta popularizēšana.

6.9. Par vēl vienu no pasākumiem varētu kļūt oglekļa cenas noteikšana, balstoties uz ekonomiskiem un sociāliem kritērijiem. Pārāk zema oglekļa cena, kāda ir spēkā pašlaik, neraida skaidru signālu visiem transporta nozares dalībniekiem un neliek viņiem mainīt rīcības modeli, un veikt pasākumus, lai samazinātu enerģijas patēriņu. Taču stingrāki noteikumi un standarti attiecībā uz degvielu, energoefektivitāti, satiksmes automatizētu pārvaldību un alternatīvas degvielas attīstību var radīt iespējas samazināt emisijas, vienlaikus neradot nelabvēlīgu ietekmi uz konkurētspēju.

7. Inovācija, pētniecība un izstrāde, alternatīvie degvielas veidi

7.1. EESK uzsver, ka pilnīgi noteikti ir jāsteno proaktīva rūpniecības politika un koordinēti jāveic pētniecība un izstrāde, lai veicinātu pāreju uz mazoglekļa ekonomiku. Lai atsaistītu transporta nenovēršamo pieaugumu no piesārņojošu emisiju samazināšanas, ir nepieciešams aktīvs pētniecības un izstrādes darbs.

7.2. Ceļvedis transporta politikas jomā ļauj noprast, ka būs nepieciešams turpināt biodegvielas izstrādi, jo īpaši aviācijas un kravu pārvadājumu jomā, vienlaikus norādot, ka biodegvielas izstrāde rada pārtikas nodrošinājuma un vides problēmas. Tajā arī uzsvērts, ka ir svarīgi radīt ilgtspējīgāku otrās un trešās paaudzes biodegvielu.

7.3. Attiecībā uz bioenerģiju ir nepieciešams pastāvīgs darbs, lai vēl lielākā mērā samazinātu siltumnīcefekta gāzu emisijas un novērstu zemes izmantošanas maiņu. Tālab ir vēl vairāk jāveicina atlieku, blakusproduktu un atkritumu izmantošana degvielas ražošanā. Biodegvielai vēl ir potenciāls kravu pārvadāšanas, aviācijas un jūras transporta jomā. Tomēr biodegviela nav vienīgais risinājums un nemazina nepieciešamību veidot un virzīt tādus risinājumus, kuru mērķis ir iekšdedzes motorus aizstāt ar elektromobilitāti un/vai ūdeņraža tehnoloģijām, vai ar citiem alternatīviem un ilgtspējīgiem enerģijas avotiem.

7.4. Pārejai uz elektromobilitāti būtu jānotiek līdztekus ar pāreju uz koplietošanas automobiļiem. Tomēr nedrīkst aizmirst, ka pat pēc pilnīgas pārejas uz ilgtspējīgu degvielas veidu motoriem pilsētas joprojām apdraudēs satiksmes slogs, kamēr vien sabiedriskā transporta izmantošana un efektīva izplatīšanas sistēma neklūs par ierastu praksi.

Briselē, 2016. gada 26. maijā.

*Eiropas Ekonomikas un sociālo lietu komitejas
priekšsēdētājs
Georges DASSIS*