

REZOLŪCIJA ⁽¹⁾**par ES un Austrumu partnerības valstu sadarbību infrastruktūras jomā: kopīgi autotransporta, dzelzceļa transporta un gaisa transporta projekti**

(2015/C 315/02)

EURONEST PARLAMENTĀRĀ ASAMBLEJA,

- ņemot vērā Eiropas Parlamenta 2013. gada 23. oktobra rezolūciju par Eiropas kaimiņattiecību politiku, virzību uz spēcīgāku partnerību – EP nostāja attiecībā uz 2012. gada progresu ziņojumiem,
 - ņemot vērā Eiropas Parlamenta rezolūcijas par Eiropas kaimiņattiecību politikas austrumu dimensijas pārskatīšanu un par Armēnijas Republiku, Azerbaidžānas Republiku, Baltkrievijas Republiku, Gruziju, Moldovas Republiku un Ukrainu,
 - ņemot vērā Austrumu partnerības samita (Viļņa, 2013. gada 28. un 29. novembris) kopīgo deklarāciju “Austrumu partnerība – turpmākā rīcība”,
 - ņemot vērā Komisijas paziņojumu Padomei un Eiropas Parlamentam “ES un tās blakusesošie reģioni: atjaunota pieeja sadarbībai transporta jomā” (COM(2011) 415) un Komisijas sagatavoto Eiropas Savienības kaimiņvalstu transporta plānu, kas attiecas uz aviācijas nozari, jūras un iekšzemes ūdensceļu transportu, autotransportu un dzelzceļa transportu, kā arī infrastruktūras savienojumiem,
 - ņemot vērā ES dalībvalstu un Austrumu partnerības valstu transporta ministru un Eiropas Komisijas pārstāvju kopīgo deklarāciju par turpmāko sadarbību transporta jomā Austrumu partnerībā,
 - ņemot vērā Padomes secinājumus par sadarbību ar ES kaimiņreģioniem transporta jomā, kas pieņemti Transporta, telekomunikāciju un enerģētikas padomes 3116. sanāksmē,
 - ņemot vērā Eiropas Komisijas 2011. gada Balto grāmatu “Ceļvedis uz Eiropas vienoto transporta telpu – virzība uz konkurētspējīgu un resursefektīvu transporta sistēmu”,
 - ņemot vērā Austrumu partnerības reģionālā transporta tīkla prioritāro infrastruktūras projektu sarakstu, kas apstiprināts ES un Austrumu partnerības transporta ministru 2013. gada 9. oktobra sanāksmē Luksemburgā,
 - ņemot vērā ES un Ukrainas, Moldovas un Gruzijas asociācijas nolīgumu parakstīšanu,
 - ņemot vērā to, cik efektīva preču pārvadājumu, sakaru izveides un labākas tirgus integrācijas vajadzībām ir jūras un upju kuģniecība,
1. uzsver, ka transports ir izšķirīgi svarīgs Eiropas labklājībai, jo ļauj efektīvi izplatīt preces un sniedz iespēju iedzīvotājiem brīvi ceļot; atgādina, ka ES ir svarīga Austrumu partnerības (AP) valstu politiskā un ekonomiskā partnere un ka spēcīgāka sadarbība transporta nozarē varētu būtiski palīdzēt šīm valstīm nostiprināt savu ekonomiku un panākt lielāku politisko stabilitāti; norāda, ka ES un kaimiņreģionu iedzīvotāji un uzņēmumi gūst tiešu labumu no uzlabotas sadarbības transporta jomā, kuras mērķis ir samazināt preču, pakalpojumu un pasažieru transportam iztērēto laiku un resursus, un ka ciešāka tirgus integrācija var palīdzēt arī pavērt jaunas tirgus iespējas gan ES, gan kaimiņreģionu uzņēmumiem;

(¹) Pieņemta 2015. gada 17. martā Erevānā Armēnijā.

2. uzskata, ka labāki transporta savienojumi ir panākami ar transporta infrastruktūras uzlabojumiem un ciešāku tirgus integrāciju, kas nodrošinātu raitu ceļošanu pasažieriem un efektīvu un drošu preču transportu, ņemot vērā AP valstu specifisko ģeogrāfisko stāvokli; šajā sakarā pauž cerību, ka tiks izveidota skaidra saikne starp AP valstu transporta politiku un stratēģiju "Eiropa 2020";
3. uzsver, ka ES un Austrumu partnerības valstu transporta tirgu ciešāka integrācija ir atkarīga no katras valsts gribas un gatavības attiecīgi rīkoties, kā arī no kaimiņvalstu progresa ES standartiem līdzvērtīgu drošības, drošuma, vides un sociālo standartu piemērošanā; aicina ES sniegt visu vajadzīgo tehnisko atbalstu un konsultācijas, nevis piekopt protekcionisma politiku;
4. uzsver, ka Eiropas austrumu un rietumu daļām raksturīgas ļoti lielas transporta infrastruktūras atšķirības, kas ir jānovērš, un ka Eiropas transporta infrastruktūrai jābūt vienveidīgākai;
5. atgādina, ka liela problēma ir pārslodze, jo īpaši autotransportā un gaisa transportā; uzsver, ka jācīnās pret Eiropas transporta lielo nepietiekamās caurlaides spējas problēmu, lai apmierinātu iedzīvotāju pieprasījumu pēc ceļošanas iespējām un ekonomisko vajadzību pārvadāt preces un pakalpojumus, vienlaikus rēķinoties ar resursu un vides ierobežojumiem;
6. atzinīgi vērtē to, ka pieņemtas jaunās TEN-T pamatnostādnes, kas veido aprises visaptverošajam stratēģiskās Eiropas infrastruktūras pamattīklam Eiropas Savienības austrumos un rietumos un tādējādi arī Eiropas vienotajai transporta telpai; aicina Eiropas Komisiju apsvērt iespēju TEN-T pamattīklu savienot ar AP valstu transporta tīkliem;
7. aicina Komisiju kopā ar Austrumu partnerības valstu valdībām veikt un publicēt kopīgu novērtējuma pētījumu par abām pusēm svarīgu transporta infrastruktūru, mezgliem un savienojumiem, kas varētu veidot visaptverošu pamatu turpmākiem kopīgiem projektiem;
8. ņem vērā to, ka infrastruktūras finansējums aizvien vairāk noslogo publiskā sektora resursus; uzsver, ka vajadzīga jauna finansēšanas un cenu noteikšanas pieeja, kuras pamatā būtu publiskā un privātā sektora partnerības un kura vietējām kopienām dotu iespēju sadarboties ar ieinteresētiem privātā sektora dalībniekiem un valsts aģentūrām un izmantot starptautiskos finansējuma avotus, lai radītu transporta līdzekļus, kas būtu izdevīgi visiem iesaistītajiem dalībniekiem; mudina ES dalībvalstis un AP valstis dalīties labākajā pieredzē un pastiprināt sadarbību šajā jomā;
9. atzīst, cik svarīgi ir vēl vairāk uzlabot AP valstu investīciju vidi, lai tās varētu piesaistīt ES dalībvalstu ieguldījumus autotransporta, dzelzceļa, jūras un gaisa transporta nozarē, kuri palīdzētu attīstīt attiecīgo infrastruktūru, veicinātu AP valstu un ES dalībvalstu integrāciju, ES standartu pieņemšanu un spēju veidošanu AP valstīs;
10. aicina Komisiju un Austrumu partnerības valstu valdības turpmākos tirdzniecības nolīgumos iekļaut ērta transporta principu;
11. uzsver, ka AP valstu transporta reformām vajadzētu nodrošināt ciešāku tuvināšanos ES transporta standartiem; uzskata, ka būtu jānoslēdz ES un AP valstu sarunas par gaisa pārvadājumu pakalpojumu nolīgumiem ar valstīm, kas tās jau sākušas, un šajā sakarā pauž cerību, ka drīz sāksies līdzīgas sarunas arī ar pārējām AP valstīm; uzskata, ka ar politikas reformu būtu jāuzlabo kuģošanas drošība un jūras satiksmes drošība, ka saskaņā ar Parīzes memorandu par ostas valsts kontroli būtu jāuzlabo karogi un ka partnervalstīm vajadzētu varēt apliecināt progresu ceļu satiksmes drošības jomā un konkrētu rīcību, ko tās veic, lai uzlabotu dzelzceļa savstarpējo izmantojamību ar ES; uzskata, ka būtu jāuzlabo transporta savienojumi ar ES, uzlabojot tīklu plānošanu un īstenojot prioritārus infrastruktūras projektus, kas palīdz savienot partnervalstis ar Eiropas transporta tīklu; mudina partnervalstis atjaunot esošos ceļus un būvēt jaunus;

12. ņem vērā to, ka Austrumu partnerības teritorijā pastāv slēgtas robežas, kā arī to valstu savienojumu problēmas, kurām nav tiešas pieejas jūrai, un šajā sakarā aicina ES atbalstīt atvērtākus un pieejamākus savienojumu veidus, īstenojot konkrētus projektus;
13. uzsver, ka šobrīd veidotā Eiropas vienotā gaisa telpa būtu jāpaplašina, lai iekļautu ES kaimiņvalstis, bet tā priekšnosacījums ir ES tiesību un ES pārvadātāja izraudzīšanas principa atzīšana; norāda, ka vienotās gaisa telpas mērķis ir uzlabot drošību un mazināt kavējumus, izmaksas un emisijas un ka vienotās gaisa telpas pakāpeniskās izveides ietvaros ES kaimiņvalstis vēlas izveidot funkcionālus gaisa telpas blokus ar ES dalībvalstīm vai tiem pievienoties; aicina AP valstis palīdzēt nodrošināt raitu gaisa sakaru darbību starp ES un AP valstīm un Austrumu partnerības teritorijā;
14. atgādina, ka tirdzniecības plūsmās ar visām AP valstīm, kam ir sauszemes robeža ar ES, ļoti svarīgs ir autotransports; taču norāda, ka efektīvu preču plūsmu starp ES un tās austrumu kaimiņvalstīm joprojām kavē apgrūtinātās administratīvās robežšķērsošanas procedūras un ka vidēji 40 % kopējā pārvadājuma ilguma ir zaudēts uz robežām administratīvo procedūru neatbilstību dēļ; uzsver, ka tirdzniecības veicināšanas nolūkā ir svarīgi atvieglot robežšķērsošanas procedūras, samazinot vajadzīgo laiku un izmaksas, un ka visām AP valstīm nāktu par labu dalīties pieredzē par sekmīgām reformām šajā jomā;
15. vērš uzmanību uz to, ka ceļu satiksmes negadījumos gūtu traumu izraisīti nāves gadījumi vairumā AP valstu ir ievērojami biežāki nekā vidēji ES un ka līdz ar to zema AP valstu ceļu satiksmes drošības līmenis tieši raisa bažas arī ES; uzsver, ka viena no prioritātēm ES sadarbībā ar kaimiņreģioniem un to finansiālā atbalstā ir ceļu satiksmes drošības uzlabošana ar apmācībām, paraugprakses apmaiņu, informētības palielināšanu un drošākas autotransporta infrastruktūras, tostarp drošu stāvvietu, veicināšanu; mudina Eiropas Komisiju izpētīt, vai kopīgos ES mēroga viedo transporta sistēmu pakalpojumus būtu iespējams paplašināt, ietverot AP valstis;
16. atzinīgi vērtē to, ka vairākas AP valstis ir paudušas interesi palielināt piekļuvi autotransporta tirgum ar ES, un uzskata, ka ES vajadzētu izmantot savu ārējo kompetenci šajā jomā, lai panāktu ciešāku tirgus integrāciju ar šīm valstīm; šajā sakarā aicina Komisiju cieši uzraudzīt partnervalstis, lai pārliecinātos, ka tās īsteno un piemēro attiecīgos drošības, drošuma, vides un sociālos standartus, un lai nodrošinātu, ka dalībvalstis neveic protekcionisma pasākumus; uzskata, ka šādas iniciatīvas galvenajam mērķim vajadzētu būt pakāpeniskai kvantitatīvo ierobežojumu atcelšanai apmaiņā pret tādu standartu īstenošanu, kuri garantē starp ES un AP valstīm sniegto autotransporta pakalpojumu kvalitāti, kas pašreizējos divpusējos režimos nav skatīta;
17. uzsver, ka, lai pilnībā izmantotu dzelzceļa kravas pārvadājumu potenciālu (tostarp atjaunotu esošos sliežu ceļus un būvētu jaunus, efektīvākus), ir vajadzīgas atvērtas, godīgas, nediskriminējošas, pārredzamas un efektīvas sistēmas, kā iekasēt maksu par dzelzceļa infrastruktūras izmantošanu koridoros starp ES, tās austrumu kaimiņvalstīm, Tuvajiem Austrumiem un Āziju; mudina uz reģionālu sadarbību šajā jomā un ar nožēlu norāda, ka fiziskie šķēršļi tirdzniecības un kravas pārvadājumu attīstībai ietver arī savstarpēji izmantojamu dzelzceļa sistēmu trūkumu, neadekvātas tehnoloģijas un ritošo sastāvu, kas ir sliktā stāvoklī; norāda, ka dzelzceļa pasažieru transporta efektivitāti var palielināt, uzlabojot sadarbību robežpunktos, un tam nebūtu vajadzīgi ievērojami ieguldījumi infrastruktūrā;
18. mudina popularizēt mazoglekļa transportlīdzekļus un alternatīvo degvielu infrastruktūru, lai samazinātu fosilā kurināmā patēriņu un tādējādi mazinātu transporta ietekmi uz vidi;

19. uzsver, ka būtu jāturpina reformas, kuru mērķis ir AP valstu dzelzceļa nozari tuvināt ES standartiem (drošības, drošuma, vides, sociālajiem un savstarpēja izmantojamības), jo tas ne vien būtu izdevīgi pasažieru un kravas transportam, bet arī piesaistītu dzelzceļa nozarei vairāk ieguldījumu; norāda, ka liels pieprasījums pēc ritošā sastāva modernizācijas kaimiņvalstīs rada jaunas tirgus iespējas ES uzņēmumiem; uzsver, ka minētās reformas ir arī priekšnosacījums jebkādai turpmākai tirgus atvēršanai;
 20. mudina ES palīdzēt panākt atbilstību, daloties informācijā par valsts civilās aviācijas drošības programmu izveidi un paraugpraksē aviācijas drošības pasākumu īstenošanas un kvalitātes kontroles jomā; uzsver, ka būtu pilnībā jāīsteno Starptautiskās Civilās aviācijas organizācijas (ICAO) noteiktie starptautiskie aviācijas drošības standarti, un norāda, ka regulējuma konvergenci, galvenais – starptautisko standartu ieviešanu, šajā reģionā varētu sekmēt ar dziļākām zināšanām par Eiropas Civilās aviācijas konferences (ECAC) aviācijas drošības noteikumiem un ES primārajos tiesību aktos noteiktajiem principiem, kā arī ar to labāku īstenošanu;
 21. norāda, ka AP valstīm nākotnē vajadzētu būt arī saņēmējām Eiropas vienotās gaisa telpas gaisa satiksmes pārvaldības pētniecības programmā (SESAR), kuras mērķis ir modernizēt Eiropas gaisa satiksmes vadības infrastruktūru, un ka ļoti vajadzīga būtu lielāka ES palīdzība tām AP valstīm, kas vēlas modernizēt savas gaisa satiksmes vadības sistēmas;
 22. atbalsta ciešāku tiesību aktu tuvināšanu un atbilstības panākšanu visās transporta jomās, par autotransporta, dzelzceļa, jūras un gaisa transporta nozaru attīstību atbildīgo valsts aģentūru institucionālo attīstību AP valstīs un attiecīgu standartu pieņemšanu, apmainoties ar ES paraugpraksi, sniedzot tehnisko palīdzību un rīkojot mācību braucienus, seminārus un forumus;
 23. atbalsta tādu transporta infrastruktūras projektu īstenošanu Austrumu partnerības transporta tīklā esošo ES programmu un instrumentu ietvaros, kuri uzlabo savienojumus ar *TEN-T* pamattīklu, kā arī tādu esošo projektu pabeigšanu, kuri savieno AP valstis ar ES transporta tīkliem;
 24. uzskata, ka Ukrainai, Moldovai un Gruzijai, kas ir parakstījušas asociācijas nolīgumus, ir jāsaņem pienācīgs ES atbalsts autotransporta, dzelzceļa un jūras nozaru attīstībai;
 25. uzsver, ka jūras transports un kuģojami ūdensceļi ir būtisks elements, kas vajadzīgs, lai attīstītu tirdzniecību, atvieglotu pasažieru kustību un uzlabotu transporta sistēmu savienojumus, ņemot vērā AP valstu specifiskās ģeogrāfiskās īpatnības;
 26. uzdod līdzpriekšsēdētājiem nosūtīt šo rezolūciju Eiropas Parlamenta priekšsēdētājam, Padomei, Komisijai, Komisijas priekšsēdētāja vietniecei / Savienības Augstajai pārstāvei ārlietās un drošības politikas jautājumos, Eiropas Ārējās darbības dienestam, kā arī dalībvalstu un Austrumu partnerības valstu valdībām un parlamentiem.
-