

LT

LT

LT



EUROPOS KOMISIJA

Briuselis, 2011.3.28
KOM(2011) 144 galutinis

BALTOJI KNYGA

**Bendros Europos transporto erdvės kūrimo planas. Konkurencingos efektyviu išteklių
naudojimu grindžiamos transporto sistemos kūrimas.**

SEK(2011) 359 galutinis
SEK(2011) 358 galutinis
SEK(2011) 391 galutinis

TURINYS

BALTOJI KNYGA Bendros Europos transporto erdvės kūrimo planas. Konkurencingos efektyviu išteklių naudojimu grindžiamos transporto sistemos kūrimas.....	1
1. Europos transporto erdvės pritaikymas ateities poreikiams	3
2. Konkurencingos ir darnios transporto sistemos vizija.....	5
2.1. Transporto sektorius auga, skatinamas judumas ir siekiama išmetamųjų teršalų sumažinti 60 proc.....	5
2.2. Efektyvus pagrindinis daugiarašio tarpmiestinio susisiekimo ir vežimo tinklas.....	6
2.3. Vienodos sąlygos pasauliniu lygmeniu tolimosioms kelionėms ir krovinių vežimui tarp žemynų	7
2.4. Ekologiškas miesto transportas ir kelionės į darbą ir atgal.....	8
2.5. Dešimt konkurencingos ir efektyvaus išteklių naudojimo transporto sistemos tikslų – kriterijai, pagal kuriuos vertinama, ar pavyko pasiekti planinį rodiklį išmetamųjų teršalų sumažinti 60 proc.	9
3. Strategija – ko reikia imtis	10
3.1. Bendra Europos transporto erdvė	11
3.2. Ateities inovacijos – technologijos ir elgsena	12
3.3. Moderni infrastruktūra, pažangi kainodara ir finansavimas	14
3.4. Išorės santykių aspektas.....	16
4. Išvados	17

1. EUROPOS TRANSPORTO ERDVĖS PRITAIKYMAS ATEITIES POREIKIAMS

1. Transportas yra labai svarbus mūsų ekonomikai ir visuomenei. Judumas turi didelės įtakos vidaus rinkai ir piliečių, besinaudojančių laisve keliauti, gyvenimo kokybei. Transportas suteikia galimybę užtikrinti ekonomikos augimą ir darbo vietų kūrimą, todėl atsižvelgiant į mums kylančius naujus uždavinius jis turi būti darnus. Transportas yra globalus, todėl norint imtis našių veiksmų būtinas aktyvus tarptautinis bendradarbiavimas.
2. Mūsų žemyno gerovė priklausys nuo to, ar visi jo regionai sugebės išlikti konkurencingi ir visiškai integruoti į pasaulio ekonomiką. Tam būtina efektyvi transporto sistema.
3. Europos transporto sistema yra kryžkelėje. Ne tik vis dar esama senų problemų, bet ir atsiranda naujų.
4. Reikia daug padaryti siekiant sukurti *transporto vidaus rinką*, kurioje vis dar esama didelių trukdžių ir kliūčių. Privalome vėl įvertinti, kaip geriau atsižvelgti į mūsų piliečių norą keliauti ir į mūsų ūkio poreikius, susijusius su prekių gabenimu, o kartu įvertinti aplinkos sąlygų lemiamus apribojimus, taip pat tai, kad ištekliai riboti. Būtina suvienyti rytinės ir vakarinės Europos dalies transporto sistemas, kad būtų visapusiškai atsižvelgiama į beveik viso žemyno ir mūsų 500 mln. piliečių transporto poreikius.
5. *Naftos* artimiausiais dešimtmečiais bus vis mažiau, ir ji vis dažniau bus tiekiama iš nepatikimų šaltinių. Kaip neseniai nurodė Tarptautinė energetikos agentūra, kuo sunkiau pasauliui seksis mažinti anglies dioksido išskyrimą, tuo labiau augs naftos kaina. 2010 m. ES naftos importuota už 210 mlrd. EUR. Jei nesiimsime spęsti priklausomybės nuo naftos problemos, gali būti labai apribotos žmonių galimybės keliauti, taip pat gali kilti didelių ekonominio saugumo problemų, o tai gali turėti labai neigiamų padarinių, susijusių su infliacija, prekybos balansu ir visu ES ūkio konkurencingumu.
6. Kartu ES paragino smarkiai sumažinti pasaulio *šiltnamio efektą sukeliančių dujų išmetimą*, kad klimato kaita neviršytų 2°C; tarptautinė bendruomenė tam pritarė. Norėdama pasiekti šį tikslą ir atsižvelgdama į tai, kiek teršalų išmetimą turi sumažinti visos išsivysčiusios šalys, ES iki 2050 m. turi užtikrinti, kad, palyginti su 1990 m., joje teršalų būtų išmetama 80–95 proc. mažiau. Komisijos tyrimo¹ duomenimis, galima pasiekti, kad kituose ūkio sektoriuose teršalų būtų išmetama daug mažiau, tačiau transporto sektoriuje, kuris yra didelis ir vis dar augantis šiltnamio efektą sukeliančių dujų šaltinis, iki 2050 m. tų dujų išmetimą, palyginti su 1990 m.², būtina sumažinti bent 60 proc.. Siekiama, kad iki 2030 m., palyginti su 2008 m., transporto sektoriuje šiltnamio efektą sukeliančių dujų būtų išmetama 20 proc. mažiau. Atsižvelgiant į tai, kad transporto sektoriuje per pastaruosius du dešimtmečius teršalų išmetimo mastas smarkiai išaugo, jų vis tiek būtų išmetama 8 proc. daugiau nei 1990 m.

¹ Žr. Komisijos komunikatą „Konkurencingos mažo anglies dioksido kiekio technologijų ekonomikos sukūrimo iki 2050 m. planas“ COM(2011) 112.

² Tai atitiktų 70 proc. mažesnę teršalų išmetimą palyginti su 2008 m.

7. Nepaisant techninės pažangos, galimybių imtis rentabilių efektyvaus energijos vartojimo veiksnių ir politikos priemonių, po pirmosios didelės naftos sektoriaus krizės, įvykusios prieš 40 metų, transporto sistema iš esmės nepakito. Transporto sektoriuje energijos vartojimo efektyvumas išaugo, tačiau 96 proc. ES transporto energijos poreikių užtikrina nafta ir naftos produktai. Transportas tapo švaresnis, tačiau sektorius toliau auga, todėl jis išlieka didelis triukšmo ir vietos oro taršos šaltinis.
8. *Naujos* transporto priemonių ir eismo valdymo *technologijos* bus labai svarbios siekiant užtikrinti, kad ir ES, ir visame pasaulyje transporto sektoriuje būtų išmetama mažiau teršalų. Konkurencija darnaus judumo srityje yra pasaulinio masto. Jei ES transporto pramonė vėluos imtis veiksnių ir naujas technologijas diegs lėtai, jos laukia negrįžtamas nuosmukis. ES transporto sektorius susiduria su vis didesne konkurencija sparčiai augančiose pasaulio transporto rinkose.
9. Daug infrastruktūros, logistikos, eismo valdymo sistemų ir transporto įrangos gamybos srityje veikiančių Europos įmonių pirmauja pasaulyje, tačiau, atsižvelgiant į tai, kad kiti pasaulio regionai imasi didelių plataus užmojo transporto modernizavimo ir investicijų į infrastruktūrą programų, taip pat siekiant išsaugoti jų konkurencingumą, Europos transportą būtina toliau plėtoti ir į jį investuoti.
10. Judumą lemia *infrastruktūra*. Jokie dideli pokyčiai transporto srityje nebus įmanomi, jei nebus tinkamo tinklo ir jei juo nebus naudojamosi sumaniau. Apskritai investicijos į transporto infrastruktūrą turi teigiamą poveikį ekonomikos augimui, padeda kurti gerovę ir darbo vietas, skatina prekybą, geografinį pasiekiamumą ir žmonių judumą. Šią infrastruktūrą būtina planuoti taip, kad teigiamas poveikis ekonomikos augimui būtų kuo didesnis, o neigiamas poveikis aplinkai – kuo mažesnis.
11. Spūstys keliuose ir didelis eismo intensyvumas oro erdvėje yra didelė problema, dėl kurios kyla pasiekiamumo problemų. Be to, transporto infrastruktūra nevienodai išplėta rytinėje ir vakarinėje ES dalyse – šį klausimą būtina spręsti. Vis labiau trūksta viešųjų išteklių infrastruktūros projektų finansavimui, todėl būtinas naujas požiūris į finansavimą ir kainodarą.
12. Nuo 2001 m., kai paskelbta Transporto baltoji knyga, jau daug pasiekta. Dar labiau atvertos aviacijos, kelių, o iš dalies – ir geležinkelių transporto rinkos. Sėkmingai pradėta įgyvendinti Bendro Europos dangaus sistema. Padidėjo visų rūšių transporto sauga ir saugumas. Priimtose naujos taisyklės dėl darbo sąlygų ir keleivių teisių. Iš transeuropinio transporto tinklų lėšų TEN-T programos, struktūrinių fondų ir Sanglaudos fondo finansuojami transeuropiniai transporto tinklai padėjo didinti teritorinę sanglaudą ir kurti greitųjų traukinių linijas. Sustiprėjo tarptautiniai ryšiai ir bendradarbiavimas. Be to, daug padaryta siekiant gerinti transporto aplinkosauginį veiksmingumą.
13. Tačiau transporto sistema nėra tvari. Vertinant artimiausių 40 metų laikotarpį, akivaizdu, kad transportas negali vystytis taip, kaip iki šiol. Jei nieko nekeisime, transporto priklausomybė nuo naftos netaps daug mažesnė nei 90 proc.³, o atsinaujinančios energijos išteklių dalis bus nedaug didesnė už 2020 m. nustatytą

³ Net pagal šį scenarijų biokuro ir elektros naudojimas, palyginti su dabartine padėtimi, padidėtų.

10 proc. planinį rodiklį. 2050 m. transporto sektoriuje CO₂ būtų išmetama trečdaliu daugiau nei 1990 m. Iki 2050 m. nuostoliai dėl spūsčių išaugs apie 50 proc.. Susisiekimas tarp centrinių ir periferinių rajonų suprastės. Nelaimingų atsitikimų ir triukšmo socialinės sąnaudos bus vis didesnės⁴.

14. Remiantis įgyta patirtimi, šiame plane plačiai vertinama transporto sektoriaus raida, jo būsimi uždaviniai ir svarstybinos politikos iniciatyvos. Komisijos ateities transporto vizija pateikta 2 dalyje. Pagrindinės priemonės, kurias reikia įgyvendinti, išvardytos 3 priede, apibendrintai apibūdintos I priede ir išsamiau aprašytos pridedamame tarnybų darbiname dokumente.

2. KONKURENCINGOS IR DARNIOS TRANSPORTO SISTEMOS VIZIJA

2.1. Transporto sektorius auga, skatinamas judumas ir siekiama išmetamųjų teršalų sumažinti 60 proc.

15. Ryžtingi politikos veiksmai duoda didelės naudos. Transporto pramonė yra labai svarbi ekonomikos dalis – Europos Sąjungoje šiame sektoriuje tiesiogiai dirba apie 10 mln. žmonių ir sukuriama apie 5 proc. BVP.
16. Kad gamintojai ir pramonės subjektai galėtų planuoti investicijas, ES ir nacionalinės vyriausybės turi jiems pateikti aiškia informaciją apie būsimos politikos kryptis, kurios kiek įmanoma bus grindžiamos rinkos priemonėmis. Nuoseklumas ES lygmeniu itin svarbus – pavyzdžiui, dėl to, kad viena valstybė narė nusprendė pirmenybę teikti vien tik elektriniams automobiliams, o kita – biokurui, taptų neįmanoma laisvai keliauti po visą Europą.
17. Būtina panaikinti transporto sistemos priklausomybę nuo naftos, nesumažinant sistemos efektyvumo ir nesudarant kliūčių judumui. Pagal strategijoje „2020 m. Europa“⁵ numatytą pavyzdinę iniciatyvą „Tausiai išteklius naudojanti Europa“ ir naująjį 2011 m. efektyvaus energijos vartojimo planą⁶ svarbiausias Europos transporto politikos tikslas – padėti sukurti sistemą, kuri sudarytų sąlygas skatinti Europos ekonominę pažangą, didinti konkurencingumą ir teikti aukštos kokybės judumo skatinimo paslaugas, o išteklius naudoti kur kas efektyviau. Iš tiesų tai reiškia, kad transporto sektorius turi naudoti mažiau ir švaresnės energijos, geriau išnaudoti modernią infrastruktūrą ir mažinti neigiamą poveikį aplinkai ir tokiems pagrindiniams gamtos ištekliams kaip vanduo, žemė ir ekosistemos.
18. Judumo ribojimas nėra išeitis.
19. Turi atsirasti naujų transporto modelių, pagal kuriuos kuo daugiau krovinių ir keliautojų į paskirties tašką būtų gabenami kartu, naudojant efektyviausios rūšies transporto priemones ar jų derinį. Pageidautina, kad individualios transporto priemonės būtų naudojamos paskutinei kelionės atkarpai ir kad tai būtų ekologiškos transporto priemonės. Informacinės technologijos suteikia galimybę pervežti

⁴ Aprašas to, kaip transportas vystytųsi iki 2050 m., jei siekiant pakeisti dabartines tendencijas (bazinį scenarijų) nebus pradėta įgyvendinti nauja politika, pateikiamas 3 priede „Transporto baltosios knygos poveikio vertinimo „Bazinis scenarijus (2010–2050)““.

⁵ COM(2010) 2020.

⁶ COM(2011) 109.

paprasciau ir patikimiau. Transporto naudotojai padengia visas transporto išlaidas, o už tai jiems užtikrinama mažiau transporto spūsčių, daugiau informacijos, geresnės paslaugos ir didesnis saugumas. Ateityje būtina:

- Didinti visų transporto rūšių transporto priemonių energijos vartojimo efektyvumą. Kurti ir naudoti tvaraus kuro rūšis ir varymo sistemas.
 - Optimizuoti daugiarūšio vežimo logistikos grandinių veiklą, be kita ko, plačiau naudoti savaime efektyviau išteklius naudojančią transportą tais atvejais, kai kitų technologinių inovacijų gali nepakakti (pvz., kai kroviniai vežami dideliais atstumais).
 - Efektyviau naudoti transporto rūšis ir infrastruktūrą pasitelkus patobulintas eismo valdymo ir informavimo sistemas (pvz., PTS, SESAR, ERTMS, SafeSeaNet, RIS), pažangias logistikos ir rinkos priemones, tokias kaip integruotos Europos geležinkelių transporto rinkos sukūrimas, kabotažo apribojimų panaikinimas, kliūčių trumpųjų nuotolių laivybai panaikinimas, neiškreipta kainodara ir t. t.
20. Delsti negalima. Suplanuoti, pastatyti ir įrengti infrastruktūrą užtrunka daug metų; be to, traukiniai, lėktuvai ir laivai naudojami dešimtmečius, todėl mūsų pasirinkimas šiandien nulems tai, kokia transporto sistema bus 2050 m. Veiksmų būtina imtis Europos lygmeniu, kad transporto sistemos pertvarką parengtume kartu su partneriais ir kad sprendimai dėl pertvarkos nebūtų priimti kitur.
21. Norėdami išspręsti pirmiau nurodytas problemas, turėsime iki 2050 m. pasiekti labai sudėtingus tikslus, o iki 2020–2030 m. – kitus svarbius tikslus, kad būtų užtikrinta, jog judame teisinga linkme. Transporto veiklos pokyčių mastas skiriasi atskiruose transporto segmentuose, nes skiriasi kiekvieno segmento technologinės galimybės. Todėl Komisijos vizijoje atsižvelgiama į tris pagrindinius transporto segmentus: vidutinio nuotolio, tolیمasis ir miesto transportas. Ar pavyks tai įgyvendinti, priklausys nuo daugelio dalyvių: ES, valstybių narių, regionų ir miestų, taip pat nuo pramonės, socialinių partnerių ir visuomenės atstovų.

2.2. Efektyvus pagrindinis daugiarūšio tarp miestinio susisiekimo ir vežimo tinklas

22. Vidutinio nuotolio transporto sektoriuje, palyginti su miesto transportu, naujos technologijos prasčiau išplėtotos, o transporto rūšių pasirinkimas mažesnis. Tačiau būtent šioje srityje ES veiksmai turėtų didžiausią tiesioginį poveikį (mažiau apribojimų, susijusių su subsidiarumo principu ar tarptautiniais susitarimais). Mažai tikėtina, kad, vien naudojant efektyviau išteklius naudojančias transporto priemones ir mažiau aplinką teršiančius degalus, pakankamai sumažėtų išmetamųjų teršalų kiekis ir būtų išspręstos transporto spūsčių problemos. Be to, būtina siekti, kad kuo daugiau krovinių dideliais atstumais būtų vežama kartu. Tai reiškia, kad vežant keleivius reikia dažniau naudotis autobusais ir tolیمojo susisiekimo autobusais, traukiniais bei lėktuvais, o vežant krovinius – rinktis daugiarūšį transportą ir vežant dideliais atstumais rinktis vandens ar geležinkelių transportą.
23. Daugiau galimybių rinktis transporto rūšį rasis, kai įvairių rūšių tinklai bus geriau integruoti – oro uostai, uostai, geležinkelio, metro ir autobusų stotys turėtų būti vis geriau sujungiami ir pertvarkomi į keleiviams skirtas daugiarūšio vežimo platformas. Internete pateikiama informacija ir elektroninės rezervacijos bei

mokėjimo sistemos, taikomos visų rūšių transportui, turėtų padėti palengvinti keliones daugiarūšiu transportu. Plačiau naudojant kolektyvines transporto rūšis, turi būti užtikrintos atitinkamos keleivių teisės.

24. Trumpus ir vidutinius nuotolius (mažiau nei 300 km)⁷ kroviniai vis tiek dažniausiai bus vežami sunkvežimiais. Todėl svarbu ne tik skatinti rinktis alternatyvių rūšių transportą (geležinkelio ar vandens transportą), bet ir didinti sunkvežimių efektyvumą kuriant ir diegiant naujus variklius bei mažiau aplinką teršiančius degalus, naudoti intelektines transporto sistemas ir imtis kitų veiksmų rinkos priemonėms stiprinti.
25. Tolimojo transporto sektoriuje mažiau galimybių sumažinti išmetamo anglies dioksido kiekį keliuose, o krovinių vežimas daugiarūšiu transportu turi tapti ekonomiškai patrauklus ekspeditoriams. Atskiras transporto rūšis reikia veiksmingai derinti. ES reikalingi specialūs krovinių vežimo koridoriai, kuriuose būtų efektyviai naudojama energija ir išmetama nedaug teršalų, taip mažinant poveikį aplinkai; be to, jie patrauklūs dėl patikimumo, nedidelių spūsčių ir nedidelių eksploataavimo ir administravimo sąnaudų.
26. Kartais geležinkeliai laikomi nepatrauklia transporto rūšimi, ypač vežti krovinius. Tačiau kai kuriose valstybėse narėse galima rasti pavyzdžių, įrodančių, kad taip gali būti teikiamos kokybiškos paslaugos. Užduotis – užtikrinti struktūrinius pokyčius, kuriuos įgyvendinus geležinkelių transportas galėtų veiksmingai konkuruoti, kad juo būtų galima pervežti kur kas daugiau vidutiniais ir ilgais nuotoliais vežamų krovinių (taip pat ir keleivių, žr. toliau). Reikės didelių investicijų, kad būtų padidintas geležinkelių tinklo pajėgumas. Palaipsniui reikėtų pradėti naudoti naujus riedmenis su tyliais stabdžiais ir automatiniais sukabinimo įtaisais.
27. Pakrantėse reikia daugiau veiksmingesnių patekimo į Europos rinkas punktų, kad Europoje būtų vengiama nereikalingo eismo. Jūrų uostai – vieni svarbiausių logistikos centrų, todėl būtinas veiksmingas susisiekimas su rajonais, nutolusiais nuo pakrantės. Jų plėtra itin svarbi, norint tinkamai tvarkyti išaugusį krovinių kiekį, juos gabenant trumpais nuotoliai ES, taip pat į kitų pasaulio šalis ir iš jų. Vidaus vandens keliai, kurių galimybės nevisiškai išnaudojamos, turi tapti vis svarbesni, ypač kai reikia gabenti prekes į rajonus, nutolusius nuo pakrantės, ir sujungti Europos jūras.

2.3. Vienodos sąlygos pasauliniu lygmeniu tolimosioms kelionėms ir krovinių vežimui tarp žemynų

28. Jūrų ir aviacijos sektoriai iš esmės yra pasaulinio masto. Aviacijos sektoriuje reikia siekti gerinti orlaivių ir eismo valdymo operacijų efektyvumą. Tai leis užtikrinti konkurencinį pranašumą, be to, bus išmetama mažiau teršalų. Tačiau reikia vengti padaryti ES vykdomas operacijas pernelyg sudėtingas, nes dėl to gali būti sunkiau užtikrinti, kad ES išliktų pasaulinio lygmens aviacijos mazgas. Reikia optimizuoti, o prireikus – ir didinti oro uostų pajėgumą, kad būtų patenkintas augantis poreikis keliauti į trečiąsias šalis ir iš jų, taip pat į tas Europos vietas, kurios kitais būdais yra sunkiai pasiekiamos, nes dėl šio poreikio ES oro transporto veikla iki 2050 m.

⁷ Pagal skaičiavimus, grindžiamus Eurostato duomenimis, daugiau negu pusė visų prekių (pagal svorį) kelių transportu vežama iki 50 km ir daugiau negu trys ketvirčiai – iki 150 km.

galėtų išaugti daugiau kaip du kartus. Kitais atvejais vidutinį nuotolį turėtų būti vežama (greitaisiais) geležinkeliais. ES aviacijos pramonė turėtų naudoti kuo daugiau mažai anglies dioksido išskiriančių degalų, kad pasiektų 2050 m. nustatytą planinį rodiklį.

29. Jūrų transporto sektoriuje taip pat svarbu pasauliniu lygmeniu sudaryti vienodas sąlygas⁸. ES, bendradarbiaudama su Tarptautine jūrų organizacija ir kitomis tarptautinėmis organizacijomis, turėtų siekti, kad visur būtų taikomi ir įgyvendinami aukšti saugos, saugumo, aplinkos apsaugos ir darbo sąlygų standartai, taip pat kovojama su piratavimu. Pasitelkus technologijas, naudojant geresnius degalus ir vykdant tinkamas operacijas galima ir būtina gerinti laivybos ekologinius rodiklius: apskritai, iki 2050 m., palyginti su 2005 m., Europos Sąjungos jūrų transporto sektoriuje CO₂ turėtų būti išmetama 40 proc. mažiau (jei įmanoma – 50 proc.).

2.4. Ekologiškas miesto transportas ir kelionės į darbą ir atgal

30. Miestuose lengviau pereiti prie ekologiškesnių transporto priemonių, nes transporto priemone nuvažiuojama mažiau, o gyventojų tankumas didesnis. Yra daugiau visiems prieinamų viešojo transporto priemonių, taip pat galima eiti pėsčiomis ar važiuoti dviračiu. Miestai kenčia nuo transporto spūsčių, prasto oro ir triukšmo. Miesto transportui tenka apie ketvirtį transporto sektoriaus išmetamo CO₂ kiekio; 69 proc. avarijų įvyksta miestuose. Palaipsniui atsisakius įprastiniu kuru varomų⁹ transporto priemonių miestuose, būtų gerokai sumažinta priklausomybė nuo naftos, išmetamų šiltnamio efektą sukeliančių dujų kiekis ir vietos oro bei triukšmo tarša. Tai turės papildyti sukurta atitinkama naujų transporto priemonių užpildymo kuru ir įkrovimo infrastruktūra.
31. Plačiau naudojant kolektyvinio transporto rūšis ir nustačius būtinausius paslaugos reikalavimus, bus galima paslaugą teikti dažniau ir didesniam kiekiui keleivių, taip kuriant palankią aplinką įvairių rūšių viešajam transportui. Valdant paklausą ir planuojant žemės panaudojimą galima sumažinti eismo apimtis. Siekiant judumo mieste ir kuriant infrastruktūrą svarbu sudaryti palankesnes sąlygas vaikščiojimui ir važiavimui dviračiu.
32. Turi būti skatinama naudoti mažesnes, lengvesnes ir labiau specializuotas keleivines kelių transporto priemones. Dideli miesto autobusų, taksi ir krovinių transporto priemonių parkai ypač tinkami išbandyti alternatyvias varymo sistemas ir degalus. Taip būtų labai mažinama miesto transporto sukeliama anglies dioksido tarša, taip pat sudaryta galimybė išbandyti naujas technologijas ir kuo anksčiau pateikti jas rinkai. Mokami keliai ir apmokestinimo iškraipymo panaikinimas irgi padėtų skatinti naudotis viešuoju transportu ir leistų palaipsniui įdiegti alternatyvias varymo sistemas.
33. Tolimojo krovinių vežimo ir paskutinio kelionės etapo sąsaja turėtų būti organizuojama efektyviau. Siekiama, kad individualaus pristatymo, kaip

⁸ ES parengė Integruotą jūrų politiką, pagal kurią jūrų transportas nagrinėjamas atsižvelgiant į platesnį valdymo, konkurencingumo ir regioninių strategijų kontekstą. Žr. COM(2009) 540.

⁹ Sąvoka „varomas naudojant įprastinius degalus“ reiškia transporto priemones su ne hibridiniais vidaus degimo varikliais.

neefektyviausios kelionės dalies, atkarpa būtų kuo trumpesnė. Naudojant intelektines transporto sistemas prisidedama prie eismo valdymo realiuoju laiku, sutrumpinamas pristatymo laikas ir mažinamos spūstys paskutiniame pristatymo etape. Šiame etape galėtų būti naudojami mažos taršos miesto sunkvežimiai. Taikant elektros, vandenilio ir hibridines technologijas ne tik į orą būtų išmetama mažiau teršalų, bet ir sumažėtų triukšmas, o tai leistų daugiau krovinių mieste vežti naktį. Tai padėtų sumažinti dideles ryto ir popietės spūstis.

2.5. Dešimt konkurencingos ir efektyvaus išteklių naudojimo transporto sistemos tikslų – kriterijai, pagal kuriuos vertinama, ar pavyko pasiekti planinį rodiklį išmetamųjų teršalų sumažinti 60 proc.

Naujų tvarių degalų rūšių ir varymo sistemų kūrimas ir naudojimas

- (1) Iki 2030 m. dvigubai sumažinti įprastiniu kuru varomų automobilių naudojimą miestuose; iki 2050 m. pasiekti, kad miestuose jų nebeliktų; iki 2030 m. pasiekti, kad vykdant miestų logistikos veiklą didžiuosiuose urbanistiniuose centruose CO₂ iš esmės nebūtų išmetamas¹⁰.
- (2) užtikrinti, kad iki 2050 m. aviacijos sektoriuje naudojami tvarūs ir mažai anglies dioksido išskiriantys degalai sudarytų 40 proc.; taip pat iki 2050 m. 40 proc. sumažinti ES jūrų transporto sektoriuje išmetamo CO₂, įskaitant bunkerinį kurą, kiekį (jei įmanoma – 50 proc.¹¹).

Daugiarūšio vežimo logistikos grandinių veiklos optimizavimas, įskaitant platesnį efektyviau išteklius naudojančio transporto rūšių naudojimą

- (3) Iki 2030 m. 30 proc. daugiau kaip 300 km keliais vežamų krovinių turėtų būti gabenama kitų rūšių transportu – geležinkelių arba vandens transportu, o iki 2050 m. šis skaičius turėtų viršyti 50 proc. Tokį perėjimą turėtų palengvinti efektyvūs ekologiški krovinių vežimo koridoriai. Norint pasiekti šį tikslą, reikės sukurti atitinkamą infrastruktūrą.
- (4) Iki 2050 m. užbaigti Europos greitųjų traukinių tinklą. Iki 2030 m. esamo greitųjų traukinių tinklo ilgį padidinti tris kartus ir visose valstybėse narėse išlaikyti tankų geležinkelių tinklą. Iki 2050 m. didžioji keleivių vežimo vidutiniais nuotoliais dalis turėtų būti vykdoma traukiniais.
- (5) Siekti, kad iki 2030 TEN-T pagrindinis daugiarūšio transporto tinklas sklandžiai veiktų visoje ES, o iki 2050 m. jis turėtų tapti kokybišku didelio pajėgumo tinklu, teikiančiu atitinkamas informavimo paslaugas.
- (6) Iki 2050 m. sujungti visus pagrindinio tinklo oro uostus su geležinkelių (pageidautina – greitųjų traukinių) tinklu; užtikrinti, kad visi pagrindiniai jūrų uostai būtų tinkamai sujungti su krovinių vežimo geležinkeliais tinklu ir, kur įmanoma, su vidaus vandens kelių tinklu.

¹⁰ Be to, tai padėtų užtikrinti, kad būtų išmetama daug mažiau kitų kenksmingų teršalų.

¹¹ Žr. Komisijos komunikatą „Konkurencingos mažo anglies dioksido kiekio technologijų ekonomikos sukūrimo iki 2050 m. planas“ COM(2011) 112.

Transporto ir infrastruktūros naudojimo efektyvumo didinimas taikant informacines sistemas ir rinkos paskatas

- (7) Iki 2020 Europoje įdiegti modernią oro eismo valdymo infrastruktūrą (SESAR¹²) ir sukurti bendrą Europos aviacijos erdvę; įdiegti atitinkamas kelių ir vandens transporto valdymo sistemas (ERTMS¹³, ITS¹⁴, SSN ir LRIT¹⁵, RIS¹⁶); įdiegti Europos pasaulinę palydovinės navigacijos sistemą (Galileo).
- (8) Iki 2020 m. sukurti Europos daugiarūšio transporto informacijos, valdymo ir mokėjimo sistemą.
- (9) Iki 2050 m. užtikrinti beveik visišką kelių saugą. Siekdama šio tikslo ES tikisi iki 2020 m. pasiekti, kad aukų keliuose sumažėtų perpus; užtikrinti, kad ES pirmautų pasaulyje visų transporto rūšių saugos ir saugumo srityje.
- (10) siekti, kad principai „naudotojas moka“ ir „teršėjas moka“ būtų taikomi plačiau, o privatusis sektorius aktyviau dalyvautų, kad būtų pašalinti iškraipymai, įskaitant kenksmingas subsidijas, taip pat kad būtų gauta pajamų ir užtikrintas būsimų investicijų į transportą finansavimas.

3. STRATEGIJA – KO REIKIA IMTIS

34. Kad būtų įgyvendinta pirmiau aprašyta vizija, reikalinga efektyvi transporto naudotojų ir operatorių sistema, taip pat reikia anksti įdiegti naujas technologijas ir sukurti tinkamą infrastruktūrą.
 - Išlieka kliūčių sklandžiam vidaus rinkos veikimui ir veiksmingai konkurencijai joje. Numatytas kito dešimtmečio tikslas – sukurti tikrai bendrą Europos transporto erdvę, pašalinant visas dar likusias kliūtis tarp transporto rūšių ir nacionalinių sistemų, supaprastinant integravimo procesą ir sudarant palankias sąlygas daugiašaliams įvairių transporto rūšių operatoriams pradėti veiklą. Giežtas konkurencijos taisyklių taikymas visų rūšių transportui prisidės prie Komisijos veiksmų šioje srityje. Geriau suderintos ir vykdomos socialinės, saugumo, saugos ir aplinkosaugos taisyklės, būtiniausi paslaugos standartai ir naudotojų teisės turi būti neatsiejama šios strategijos dalis, kad būtų išvengta įtampos ir iškraipymų.
 - Inovacijų reikšmė įgyvendinant šią strategiją¹⁷ itin didelė. ES moksliniai tyrimai turi būti sutelkti į visą mokslinių tyrimų ciklą, inovacijas ir jų diegimą, didžiausią dėmesį skiriant perspektyviausioms technologijoms ir tam, kad visi

¹² Pagal Europos pagrindinį oro eismo valdymo planą
http://ec.europa.eu/transport/air/sesar/deployment_en.htm

¹³ Pagal Europos ERTMS diegimo planą. Žr. Komisijos sprendimą C(2009) 561.

¹⁴ Pagal EasyWay 2 įgyvendinimo planą. Žr. Komisijos sprendimą C(2010) 9675.

¹⁵ Direktyva 2002/59/EB, įdiegianti Bendrijos laivų eismo stebėsenos ir informacijos sistemą (OL L 2008, 2002 5 8), su pakeitimais, padarytais Direktyva 2009/17/EB (OL L 131, 2009 5 28).

¹⁶ Žr. Direktyvą 2005/44/EB.

¹⁷ Žr. Komisijos komunikatą „Inovacijų Sąjunga“, COM(2010) 546, ir Komisijos komunikatą „Europos skaitmeninė darbotvarkė“, COM(2010) 245/2.

dalyvaujantys subjektai veiktų išvien¹⁸. Inovacijomis taip pat gali būti skatinamas darnesnis elgesys.

- Siekiant konkurencingesnės ir darnesnės transporto sistemos, reikia atsižvelgti į privalomas tinklo charakteristikas ir numatyti pakankamai investicijų – ES transporto infrastruktūros politikai reikalinga bendra vizija ir pakankamai išteklių. Transporto išlaidos turėtų aiškiai atsispindėti kainoje.

35. Numatytų iniciatyvų sąrašas pateikiamas šio komunikato I priede. Daugiau informacijos pateikta prie šio komunikato pridedamame Komisijos darbiniam dokumente.

3.1. Bendra Europos transporto erdvė

36. Sukūrus bendrą Europos transporto erdvę, piliečiams ir kroviniams būtų lengviau judėti, būtų sumažintos išlaidos ir padidintas Europos transporto darnumas. **Bendro Europos dangaus** sistema turi būti įgyvendintas kaip numatyta ir jau 2011 m. Komisija imsis spresti oro uostų pajėgumo ir kokybės klausimą. Geležinkelių paslaugų vidaus rinka yra ta sritis, kurioje vis dar yra nemažai akivaizdžių neišspręstų problemų ir kurių reikia užbaigti kurti prioritetine tvarka, norint suformuoti **bendrą Europos geležinkelių erdvę**. Tam reikia pašalinti technines, administracines ir teises kliūtis, kurios vis dar kliudo patekti į nacionalines geležinkelių rinkas. Dar labiau integravus krovinių vežimo keliais rinką, kelių transportas taps efektyvesnis ir konkurencingesnis. Jūrų transporto sektoriuje „mėlynoji juosta“ Europos jūrose iš vieno ES uosto į kitą plaukiojantiems laivams padėtų supaprastinti formalumus; taip pat reikia sukurti tinkamą sistemą, atsižvelgiant į Europos uždavinius, susijusius su vidaus vandens transportu. Turi būti sudaryta daugiau galimybių patekti į uostus rinkos sąlygomis.

37. Rinkos atvėrimas turi būti derinamas su **kokybiškų darbo vietų ir darbo sąlygų kūrimu**, nes žmogiškieji išteklių yra esminis bet kurios aukštos kokybės transporto sistemos elementas. Taip pat visiems žinoma, kad ateityje darbo jėgos ir kvalifikuotų specialistų trūkumas transporto sektoriui gali sukelti didelių problemų. Bus svarbu suderinti socialiniu dialogu grindžiamas konkurencingumo ir socialines darbotvarkes, kad būtų išvengta socialinių konfliktų, dėl kurių kai kuriuose sektoriuose, ypač aviacijos, patiriama didelių ekonominių nuostolių.

38. **Transporto saugumas** yra svarbus ES darbotvarkės aspektas. ES išsamus požiūris į oro ir jūrų transporto saugumo politiką, teisės aktus ir stebėseną turėtų būti dar labiau konsoliduotas ir sustiprintas bendradarbiaujant su pagrindiniais tarptautiniais partneriais. Siekiant keleivių saugumo, reikia patobulinti patikros metodus, kad būtų užtikrintas aukštas saugumo lygis ir kiek galima sumažinta trukdžių. Reikėtų apsvarstyti, ar nevertėtų laikytis rizika pagrįsto požiūrio į krovinių ne iš ES šalių saugumą. Taip pat reikia nuspręsti, kokio europinio požiūrio į sausumos transporto saugumą reikėtų laikytis tose srityse, kur veiksmai ES lygmeniu suteiktų papildomos naudos.

¹⁸ Netaršių ir efektyviai energiją vartojančių transporto priemonių klausimu politika bus grindžiama Komunikatu 2010/0186, kuriame nustatytas technologiškai neutralus požiūris į alternatyvius degalus vidaus degimo variklio varomas, elektrines ir vandenilio kuro elementų transporto priemones.

39. Europos piliečiams labai svarbu, kad būtų sukurta **saugaus transporto** sistema. Bus sukurta Europos civilinės aviacijos saugos strategija, kurioje numatytas prisitaikymas prie naujų technologijų ir tarptautinis bendradarbiavimas su pagrindiniais partneriais. Jūrų transporto atveju reikia imtis aktyviai spręsti su keleivinių laivų sauga susijusias problemas. Laivų eismo stebėsenos ir informacijos sistema SafeSeaNet taps visų aktualių jūrų informacijos priemonių, reikalingų norint paskatinti jūrų transporto saugą ir saugumą, ir aplinkos apsaugos nuo taršos iš laivų pagrindine sistema. Taip bus reikšmingai prisidėta prie ES jūrų priežiūrai¹⁹ skirtos bendros dalijimosi informacija aplinkos sukūrimo ir paskatintas bendros jūrų erdvės kūrimas. Geležinkelių transporto atveju **bendroje Europos geležinkelių** erdvėje svarbiausia suderinti ir prižiūrėti sagos sertifikatų išdavimą. Šiuose trijuose transporto sektoriuose pastarąjį dešimtmetį įsteigtos Europos aviacijos, jūrų ir geležinkelių saugos agentūros atliks esminį vaidmenį.
40. Nors per pastarąjį dešimtmetį per avarijas ES keliuose žmonių žuvo beveik perpus mažiau, 2009 m. ES keliuose žuvo 34 500 žmonių. Inovacijos technologijų, vykdymo užtikrinimo ir švietimo srityse, taip pat didelis dėmesys pažeidžiamiesiems kelių naudotojams – tai bus svarbios priemonės siekiant dar labiau sumažinti aukų skaičių.
41. Artimiausiais metais **transporto paslaugų kokybės, prieinamumo ir patikimumo** klausimai taps vis svarbesni, *inter alia*, dėl visuomenės senėjimo ir poreikio skatinti viešąjį transportą. Paslaugos kokybės pagrindinės savybės yra dažnumas, patogumas, prieinamumas, patikimumas ir skirtingų transporto rūšių integravimas. Galimybė gauti informaciją apie kelionės laiką ir maršruto alternatyvas lygiai taip pat svarbi siekiant užtikrinti nepriekaištingą keleivių ir krovinių judumą nuo durų iki durų.
42. ES jau parengė išsamų keleivių teisių rinkinį, kuris bus toliau konsoliduojamas. Po 2010 m. vulkaninių pelenų debesies sukeltos krizės ir atsižvelgiant į ekstremalių oro sąlygų nulemtus padarinius, tapo akivaizdu, kad judumo tęstinumo planuose turi būti numatyta, kaip išsaugoti keleivių ir prekių judumą krizės sąlygomis. Šie įvykiai taip pat parodė, kad transporto sistemos turi tapti atsparesnės, o tai galima pasiekti kuriant scenarijus ir planuojant, kaip elgtis įvykus stichinėms nelaimėms.

3.2. Ateities inovacijos – technologijos ir elgsena

Europos transporto mokslinių tyrimų, inovacijų ir jų diegimo strategija

43. Norint panaikinti priklausomybę nuo naftos, vieno technologinio sprendimo nepakaks. Tam reikalinga nauja judumo koncepcija, kuri būtų paremta naujų technologijų deriniu ir darnesniu elgesiu.
44. Taikant technologines inovacijas, perėjimas prie efektyvesnės ir darnesnės Europos transporto sistemos būtų greitesnis ir pigesnis, jei technologijos būtų orientuotos į tris pagrindines sritis: transporto priemonių efektyvumą naudojant naujus variklius, medžiagas ir dizainą; švaresnės energijos naudojimą pasitelkus naujus degalus ir varymo sistemas; geresnį tinklo naudojimą ir saugesnes bei patikimesnes operacijas naudojant informacines ir ryšių sistemas. Atsižvelgiant į sąveiką su kitais darnumo

¹⁹ COM(2009) 538 ir COM(2010) 584.

tikslais, kaip antai priklausomybės nuo naftos mažinimas, Europos automobilių pramonės konkurencingumas ir nauda sveikatai (ypač geresnė oro kokybė miestuose), akivaizdu, kad ES verta dėti pastangas, kad būtų paspartintas ekologiškų transporto priemonių kūrimas ir kuo ankstyvesnis jų diegimas.

45. Pagal transporto mokslinių tyrimų ir inovacijų politiką turėtų būti vis aktyviau nuosekliai remiamas pagrindinių technologijų, – reikalingų tam, kad ES transporto sistema taptų moderni, veiksminga ir patogi naudotojams, – kūrimas ir diegimas. Siekiant veiksmingumo, technologiniai tyrimai turi būti paremti sisteminiu požiūriu, kurį taikant būtų atsižvelgta į infrastruktūros ir norminius reikalavimus, skirtingų dalyvių veiksmų koordinavimą ir didelius demonstracinius projektus, kad būtų skatinamas technologijų teikimas rinkai. Komisija, glaudžiai bendradarbiaudama su Europos strateginio energetikos technologijų plano (SET-plan) rengėjais, transporto sektoriui parengs inovacijų ir jų diegimo strategiją, kurioje bus nustatytos atitinkamos valdymo ir finansavimo priemonės, kad būtų užtikrintas mokslinių tyrimų rezultatų spartus diegimas.
46. Tai taip pat susiję su vykdant ES finansuotus mokslinius tyrimus sukurtų pažangaus judumo sistemų, tokių kaip ateities oro eismo valdymo sistema (SESAR), Europos geležinkelių eismo valdymo sistema (ERTMS) ir geležinkelių informacinės sistemos, jūrų priežiūros sistemos (*SafeSeaNet*), upių informacinės paslaugos (RIS), intelektines transporto sistemas (ITS), taip pat sąveikių ir tarpusavyje susijusių sprendimų dėl kitos kartos daugiarašio eismo valdymo ir informacinių sistemų (įskaitant apmokestinimą) diegimu. Taip pat bus reikalingos investicijos į naujas navigacijos, eismo stebėsenos ir ryšių paslaugas. Ne mažiau svarbūs moksliniai tyrimai ir inovacijos transporto priemonių varymo sistemų technologijų ir alternatyvių degalų srityse (Ekologiškų automobilių iniciatyva ir Švaraus dangaus iniciatyva).
47. Inovacijas ir jų diegimą turi skatinti reguliavimo sistemos sąlygos. Privatumo ir asmens duomenų apsauga turės vystytis kartu su plačiau naudojamomis informacinių technologijų priemonėmis. Tarptautinio lygmens standartizavimo ir sąveikos reikalavimais bus išvengta technologinio susiskaidymo, Europos įmonėms bus sudarytos sąlygos pajusti visos Europos transporto rinkos teikiamą naudą ir naudotis pasaulinės rinkos teikiamomis galimybėmis.

Naujoviški judumo modeliai

48. Naujų judumo koncepcijų negalima primesti. Norint skatinti darnesnę elgesį, reikia aktyviai skatinti geresnį judumo planavimą. Reikia, kad informacija apie keleivių ir krovinių vežimą visų rūšių transportu, apie galimybes juos naudoti tarpusavyje derinant ir apie jų poveikį aplinkai būtų visiems prieinama. Itin svarbios pažangios skirtingų transporto rūšių bilietų sistemos, kurioms taikomi bendri ES konkurencijos taisyklėmis pagrįsti ES standartai. Tai susiję ne tik su keleivių, bet ir su krovinių vežimu, kai reikalingas geresnis įvairių transporto rūšių elektroninis maršruto planavimas, pritaikyta teisinė aplinka (dokumentai, pildomi, kai krovinyms gabenamas kelių rūšių transportu, draudimas, atsakomybė) ir realiuoju laiku pateikiama pristatymo informacija net apie nedideles siuntas. IRT taip pat gali patenkinti tam tikrus prieinamumo poreikius išvengiant papildomo judumo.

49. Kad būtų sumažintos spūstys ir būtų išmetama mažiau teršalų, miestuose reikalinga mišri strategija, apimanti žemės panaudojimo planavimą, kainodaros schemas, efektyvias viešojo transporto paslaugas, nevariklinių transporto rūšių infrastruktūrą ir ekologiškų transporto priemonių įkrovimą bei degalų papildymą. Tam tikro dydžio miestai turėtų būti skatinami rengti visus šiuos aspektus apimančius miesto judumo planus. Miesto judumo planai turėtų būti visiškai suderinti su integruotais miesto plėtros planais. Prireiks visoje ES veikiančios sistemos, kad būtų užtikrinta tarp miestinių ir miesto kelių naudotojų apmokestinimo schemų sąveika.

3.3. Moderni infrastruktūra, pažangi kainodara ir finansavimas

Europos judumo tinklas

50. Europai reikalingas pagrindinis koridorių tinklas, kuriuo efektyviai ir neteršiant aplinkos galėtų judėti dideli ir konsoliduoti krovinių ir keleivių srautai. Tai būtų įmanoma pasirenkant efektyviausių transporto rūšių derinius ir plačiai naudojant pažangias technologijas ir ekologiškų degalų tiekimo infrastruktūrą.
51. Nepaisant ES plėtros, rytinėje ir vakarinėje ES dalyse išlieka didelių transporto infrastruktūros skirtumų, kuriuos reikia naikinti. Europos žemyne infrastruktūros turi būti suvienodintos.
52. Šiame pagrindiniame tinkle turėtų būti plačiai diegiamos informacinės technologijos, kad būtų supaprastintos administracinės procedūros, numatyta galimybė nustatyti krovinių buvimo vietą ir jį sekti, būtų optimizuoti grafikai ir transporto srautai (e-krovinių sistema). Siekiant skatinti jų diegimą, reikėtų reikalauti, kad jos būtų naudojamos TEN-T infrastruktūroje ir palaipsniui integruoti skirtingų rūšių transporto sistemas.
53. Pagrindinis tinklas turi leisti užtikrinti efektyvias daugiarūšio transporto jungtis, jungiančias ES valstybių sostines ir kitus didelius miestus, uostus, oro uostus ir svarbiausius sienos perėjimo punktus, taip pat ir kitus didelius ekonominius centrus. Pagrindinis dėmesys turėtų būti skiriamas trūkstantoms jungtims užbaigti, visų pirma kurti tarpvalstybines atkarpas, statyti aplinkkelius ir šalinti pralaidumo trikdžius, taip pat modernizuoti esamą infrastruktūrą, statyti įvairių rūšių transporto terminalus upių ir jūrų uostuose ir miestų logistikos konsolidavimo centrus. Tolimosioms kelionėms turi būti sukurtos geresnės geležinkelių ir (arba) oro uostų jungtys. Pagrindiniame tinkle su jūrų sektoriumi susijusi sritis – jūrų greitkeliai.
54. Atrenkant projektus, kuriems bus skiriamas ES finansavimas, reikia atsižvelgti į šią viziją ir labiau akcentuoti naudą visai Europai. Įgyvendinant bendrai finansuojamus projektus turėtų būti vienodai atsižvelgiama į tai, kad reikalinga infrastruktūra, kuri leistų sumažinti poveikį aplinkai, būtų atspari galimam klimato kaitos poveikiui ir sustiprintų naudotojų saugą ir saugumą.
55. Kad transporto tinklas veiktų sklandžiai, reikalingi dideli ištekčiai. Apskaičiuota, kad ES infrastruktūros plėtros išlaidos transporto poreikiui patekinti 2010–2030 m. sudarytų daugiau kaip 1,5 trln. EUR. Norint užbaigti TEN-T tinklą, iki 2020 m. reikia apie 550 mlrd. EUR, iš kurių beveik 215 mlrd. EUR bus skirti pagrindinėms kliūtims pašalinti. Šios išlaidos neapima investicijų į transporto priemones, įrangą ir apmokestinimo infrastruktūrą – kad būtų pasiekti transporto sistemos išmetamųjų teršalų sumažinimo tikslai, papildomai gali prireikti trilijono eurų.

56. Reikalingi įvairūs tiek privačiojo, tiek viešojo sektorių finansavimo šaltiniai. Sanglaudos bei struktūrinių fondų veikla turėtų būti geriau suderinta su transporto politikos tikslais, o valstybės narės planuodamos biudžetą turi numatyti pakankamai nacionalinio finansavimo lėšų ir pakankamai projekto planavimo ir įgyvendinimo pajėgumų. Derėtų įvertinti ir kitus finansavimo šaltinius, tokius kaip išorės sąnaudų internalizavimo ir mokesčių²⁰ už naudojimąsi infrastruktūra schemas, kurias taikant būtų gauta papildomų pajamų ir dėl to investicijos į infrastruktūrą taptų patrauklesnės privačiam kapitalui.
57. Norint pasinaudoti privataus finansavimo teikiamomis galimybėmis, reikalinga geresnė reguliavimo sistema ir naujoviški finansų instrumentai. Projekto vertinimo ir leidimų suteikimo procesas turi būti efektyvus ir skaidrus, kad būtų sugaištama mažiau laiko, patiriama mažiau išlaidų ir sumažintas neapibrėžtumas. Naujomis finansavimo priemonėmis, pavyzdžiui, ES projektų obligacijų²¹ iniciatyva, būtų galima plačiau remti viešojo ir privačiojo sektorių partnerystės projektus.

Tinkamai nustatyti kainas ir išvengti iškraipymų

58. Kainų politikos sprendimai labai svarbūs priimant transporto sistemai ilgalaikį poveikį turinčius sprendimus. Transporto rinkliavos ir mokesčiai turi būti restruktūrizuoti, kad būtų plačiau taikomas principas „teršėjas moka“ ir „naudotojas moka“. Jais turėtų būti grindžiamas transporto vaidmuo siekiant skatinti Europos konkurencingumą ir sanglaudos tikslus, o bendroje sektoriaus naštoje? turėtų atsispindėti bendros transporto sąnaudos, įskaitant infrastruktūros ir išorės sąnaudas. Siekiant didesnės socialinės ir ekonominės naudos skiriamas tam tikras viešasis finansavimas, tačiau ateityje transporto naudotojai greičiausiai turės padengti didesnę išlaidų dalį nei dabar. Svarbu, kad naudotojams, operatoriams ir investuotojams būtų nustatomos teisingos ir nuoseklios pinigines paskatos.
59. Todėl įskaičiuojant išorės poveikį, panaikinant apmokestinimo iškraipymą ir nepagrįstas subsidijas, taip pat užtikrinant laisvą ir neiškreiptą konkurenciją siekiama suderinti rinkos siūlomas pasirinkimo galimybes su darnumo poreikiais (ir atsispindėti dėl nedarnios sistemos susidarantiems ekonominiams sąnaudoms). Tai reikia atlikti ir tam, kad būtų sudarytos vienodos sąlygos tiesiogiai konkuruojančių rūšių transportui.
60. Šiltnamio efektą sukeliančių dujų išmetimui reguliuoti naudojamos dvi pagrindinės rinkos priemonės: energijos apmokestinimas ir apyvartinių taršos leidimų prekybos sistemos. Šiuo metu apmokestinami sausumos transporte naudojami degalai, o apyvartinių taršos leidimų prekybos sistema taikoma sunaudojamai elektros energijai, o nuo 2012 m., ir aviacijos sektoriui. Energijos mokesčių direktyvos persvarstymas bus puiki galimybė užtikrinti geresnį šių dviejų priemonių suderinamumą. Tuo pat metu ES ragina Tarptautinę jūrų organizaciją priimti sprendimą dėl pasaulinio lygmens priemonės, kuri būtų taikoma jūrų transporto

²⁰ Komunikate „Išorės sąnaudų internalizavimo įgyvendinimo strategija“ (SEC(2008)2207, pridėtame prie COM(2008)435), Komisija nustatė bendrą metodiką, kaip padengti viso transporto sektoriaus patirtas visas išorės sąnaudas.

²¹ COM(2010) 700.

sektoriuje, kuriame dėl klimato kaitos patiriamos išlaidos kol kas nėra internalizuojamos²².

61. Dėl vietos poveikio, tokio kaip triukšmas, oro tarša ir spūstys, patiriamas sąnaudas būtų galima internalizuoti apmokestinus naudojimąsi infrastruktūra. Komisijos neseniai pateiktas pasiūlymas iš dalies pakeisti vadinamąją Eurovinjetės direktyvą – pirmas žingsnis siekiant geriau internalizuoti sąnaudas, susijusias su sunkiasvorėmis transporto priemonėmis, tačiau nacionalinės kelių apmokestinimo politikos skirtumai išliks. Tolesniais veiksmais bus nagrinėjama, kaip palapsniui įvesti privalomą suderintą sąnaudų internalizavimo sistemą, taikomą kroviniams automobiliams visame tarpmiestinio transporto tinkle, kad būtų išvengta dabartinės situacijos, kai tarptautiniai vežėjai, norėdami netrukdomi važiuoti Europos mokamais keliais, turi turėti Eurovinjetę, 5 nacionalines vinjetes ir 8 skirtingus žymenis ir sutartis dėl rinkliavų.
62. Lengviesiems automobiliams taikomi kelių mokesčiai vis dažniau vertinami kaip alternatyvus būdas gauti pajamų ir daryti įtaką eismui ir keliavimo įpročiams. Komisija parengs gaires dėl mokesčių už išorės sąnaudų internalizavimą taikymo visoms transporto priemonėms už visus pagrindinius išorinius poveikius. Ilgalaikis tikslas – visų transporto priemonių ir viso tinklo naudotojams taikyti rinkliavas, kurios padengtų bent infrastruktūros eksploatavimo išlaidas, taip pat išlaidas, susijusias su spūstimis, oro ir triukšmo tarša.
63. Be to, Komisija iki 2020 m. parengs visam geležinkelių tinklui taikomą dėl triukšmo ir vietos taršos patiriamų sąnaudų internalizavimo metodą.
64. Palyginti su kitais ekonomikos sektoriais, daugeliui transporto šakų taikomos palankesnės apmokestinimo sąlygos: įmonėms priklausančių automobilių apmokestinimas, PVM ir energijos mokesčio netaikymas tarptautiniam jūrų ir oro transportui ir t. t. Paprastai taip suteikiamos viena kitai prieštaraujančios paskatos, susijusios su pastangomis gerinti transporto sistemos efektyvumą ir sumažinti jos išorės sąnaudas. Komisija išnagrinės pasiūlymus, kaip geriau suderinti įvairius transporto mokesčių sistemos elementus ir paskatinti kuo greičiau pradėti naudoti ekologiškas transporto priemones.

3.4. Išorės santykių aspektas

65. Transportas iš esmės yra tarptautinis. Todėl dauguma šiose gairėse numatytų priemonių yra susijusios su transporto plėtros už ES ribų uždaviniais. Trečiųjų šalių transporto paslaugų, produktų ir investicijų rinkų atvėrimas išlieka vienu svarbiausių prioritetų. Todėl transporto klausimas įtrauktas į visas mūsų prekybos derybas (PPO, regionines ir dvišales). Siekiant užtikrinti, kad ES būtų tarp tų, kurie nustato transporto srities standartus, bus priimta lanksčių strategijų.
66. Tuo tikslu Komisija visų pirma sieks:
 - plėsti vidaus rinkos taisyklių taikymą ir tuo tikslu dalyvauti tarptautinių organizacijų (ICAO, TJO, OTIF, OSJD, JTEEK) veikloje ir tam tikrais atvejais siekti visateisės ES narystės jose; užtikrinant dvišalį ar daugiašalį

²² Žr. Direktyvos 2009/29/EB 3 konstatuojamąją dalį.

bendradarbiavimą, Europos saugos, saugumo, privatumo ir aplinkos standartus skleisti visame pasaulyje; aktyvinti transporto srities dialogą su pagrindiniais partneriais;

- mūsų transporto ir infrastruktūros politiką pradėti taikyti ir mūsų tiesioginiams kaimynams, be kita ko, parengti judumo tęstinumo planus, kad būtų pasiekta didesnė rinkos integracija²³; kad ES taisyklės būtų taikomos ir kitose kaimyninėse šalyse, būtų galima naudoti bendradarbiavimo sistemą, panašią į Vakarų Balkanų transporto sutartį; sukurti Europos bendrąją aviacijos erdvę, kurią sudarytų 58 šalys ir kurioje būtų 1 milijardas gyventojų²⁴; Bendradarbiauti su Viduržemio jūros regiono partneriais ir įgyvendinti Viduržemio jūros strategiją, kuria siekiama tobulinti jūrų saugą, saugumą ir stebėjimą²⁵. skatinti SESAR, ERTMS ir ITS technologijų diegimą pasaulyje, taip pat imtis mokslinių tyrimų ir inovacijų partnerystės projektų ir tarptautiniu lygmeniu.
- Siekti mūsų požiūrį įtvirtinti visame pasaulyje: reikia atverti transporto rinkas laisvai ir neiškreiptai konkurencijai ir aplinkos požiūriu tvariems sprendimams. Visose tarptautinėse derybose toliau siekti užtikrinti daugiau galimybių patekti į transporto rinką.

4. IŠVADOS

67. Europos transporto sistemos pertvarka galima tik jei visais lygmenimis bus įgyvendinamos įvairių sričių iniciatyvos. Šiame plane nurodyti įvairūs veiksmai ir priemonės bus toliau tobulinami. Per artimiausią dešimtmetį Komisija parengs atitinkamų teisės aktų pasiūlymų, o svarbiausias iniciatyvas pateiks dar per šią kadenciją. Prieš pristatant šiuos pasiūlymus bus pateiktas išsamus poveikio vertinimas, kuriame bus atsižvelgta į ES pridėtinės vertės ir subsidiarumo aspektus. Komisija užtikrins, kad įgyvendinus jos priemones padidės transporto konkurencingumas ir iki 2050 m. šiltnamio efektą sukeliančių dujų bus išmetama bent 60 proc. mažiau; ji remsis dešimtimi tikslų, kuriais turėtų būti vadovaujamosi imantis visų veiksmų.
68. Komisija ragina Europos Parlamentą ir Tarybą patvirtinti dokumentą *Bendros Europos transporto erdvės kūrimo planas. Konkurencingos efektyviu išteklių naudojimu grindžiamos transporto sistemos kūrimas* ir pridedamą priemonių sąrašą.

²³ Žr. taip pat Komisijos komunikatą „Europos Sąjungos ir Afrikos partnerystė“, COM(2009)301.

²⁴ Tai apima Europos ir Viduržemio jūros regiono šalių aviacijos erdvę (Žr. Komisijos komunikatą „ES ir pietinių Viduržemio jūros regiono šalių partnerystė siekiant demokratijos ir bendros gerovės“ COM(2011) 200), taip pat kitas kaimynystės politikoje dalyvaujančias šalis.

²⁵ Žr. COM(2011) 200.

I priedas. Iniciatyvų sąrašas

1. EFEKTYVI INTEGRUOTA JUDUMO SISTEMA

1.1. Bendra Europos transporto erdvė

1. Visavertė geležinkelio paslaugų vidaus rinka

- Konkurencijai atverti nacionalinę keleivių vežimo geležinkeliais rinką, įskaitant privalomą nuostatą, kad viešųjų paslaugų sutartys būtų sudaromos pagal konkursų rezultatus;
- nustatyti bendrą transporto priemonių tipo patvirtinimą ir bendrą geležinkelio įmonių saugos sertifikatą ir tuo tikslu padidinti Europos geležinkelio agentūros vaidmenį;
- parengti integruotą krovinių koridoriaus valdymo sistemą, įskaitant mokesčius už naudojimąsi bėgiais;
- užtikrinti realią galimybę vienodomis sąlygomis naudotis geležinkelių infrastruktūra (be kita ko, su geležinkeliu susijusiomis paslaugomis), visų pirma struktūriškai atskiriant infrastruktūros valdymą ir paslaugų teikimą²⁶.

2. Bendro Europos dangaus sistemos sukūrimas

- Užtikrinti išties sklandų Bendro Europos dangaus sistemos diegimą ir per suderintą laikotarpį įdiegti būsimą oro eismo valdymo sistemą (SESAR);
- sukurti tinkamą teisinę ir finansinę sistemą, siekiant paremti Bendro Europos dangaus politiką, ir įtvirtinti Europos Sąjungos ir Eurokontrolės santykius.

3. Oro uostų pajėgumas ir kokybė

- Persvarstyti Laiko tarpų paskirstymo reglamentą, kad būtų sudarytos palankios efektyvesnio oro uostų pajėgumo naudojimo sąlygos;
- išaiškinti ir pagerinti kokybiškų paslaugų nustatymo ir teikimo sąlygas, įskaitant antžemines paslaugas ir užtikrinti, kad visi oro uostų sistemos subjektai atitiktų minimalius kokybės standartus;
- oro uostų pajėgumo srityje imtis spęsti būsimas pajėgumo problemas, be kita ko, užtikrinti geresnę integraciją su geležinkelio tinklu.

4. Jūrų „mėlynoji zona“ ir galimybė patekti į uostus rinkos sąlygomis

²⁶ Pagal pasirinktus atskyrimo variantus turėtų būti užtikrinta, kad paslaugų teikimo sąnaudų srityje didėtų konkurencija bei efektyvumas ir kad būtų toliau investuojama.

Europos jūrų transporto erdvė be sienų turėtų būti toliau plėtojama, kad taptų Europoje ir šalia jos vykdomos laisvos laivybos „mėlynąja zona“; be to, turėtų būti išnaudojamos visos vandens transporto galimybės.

- Integruoti visų atitinkamų institucijų stebėsenos priemonių naudojimą, užtikrinti visišką vandens sektorių IRT sistemų sąveiką, užtikrinti laivų ir krovinių stebėseną („mėlynoji zona“) ir sukurti reikiama uosto infrastruktūrą („mėlynąsias juostas“);
- nustatyti atleidimo nuo laivavedybos sertifikatų teikimo ES uostuose sistemą;
- peržiūrėti uosto paslaugų teikimo apribojimus;
- siekiant išvengti konkurencijos iškreipimo, didinti uostų finansavimo skaidrumą ir tuo tikslu aiškiai nurodyti, kokiai uosto veiklai skiriamas viešasis finansavimas.

5. Tinkama vidaus laivybos sistema

- Sukurti tinkamą sistemą, siekiant kuo geriau išnaudoti vidaus vandens transporto vidaus rinką, ir pašalinti kliūtis, trukdančias plačiau naudotis rinkos galimybėmis; įvertinti ir apibrėžti užduotis ir jų įgyvendinimui reikalingus mechanizmus, atsižvelgiant ir į platesnį Europos kontekstą.

6. Krovinių vežimas keliais

- Peržiūrėti krovinių vežimo keliais rinkos būklę, be kita ko, kelių naudotojų rinkliavų konvergencijos mastą, socialinius ir saugos teisės aktus ir teisės aktų perkėlimą ir vykdymo užtikrinimą valstybėse narėse, siekiant toliau atverti kelių transporto rinkas; visų pirma turėtų būti siekiama šalinti likusius kabotažo apribojimus;
- peržiūrėti tachografams taikomas taisykles, siekiant užtikrinti didesnę šių prietaisų rentabilumą, patikrinimus keliuose vykdančioms policijos ir kontrolės pareigūnams suteikti galimybę naudotis ES kelių transporto įmonių registrais; suderinti sankcijas už ES profesionalaus transporto taisyklių pažeidimą; suderinti teisėsaugos pareigūnų mokymą;
- svoriui ir dydžiui taikomus teisės aktus pritaikyti atsižvelgiant į naujas aplinkybes, technologijas ir poreikius (pvz., susijusius su akumuliatorių svoriu, geresnėmis aerodinaminėmis savybėmis), taip pat užtikrinti, kad tokie teisės aktai padėtų sudaryti palankesnes sąlygas įvairiarūšiam vežimui ir mažinti bendrą energijos suvartojimą ir taršą.

7. Daugiarūšis prekių vežimas. E. kroviniai

Sukurti tinkamą sistemą, kad prekių judėjimą būtų galima sekti realiuoju laiku, užtikrinti atsakomybę, susijusią su įvairiarūšiu vežimu, ir skatinti ekologišką krovinių vežimą;

- įgyvendinti vieno langelio principą, įskaitant ir administracinėms reikmėms, ir tuo tikslu sukurti ir įdiegti bendrą elektroninį vežimo dokumentą (elektroninį važtaraštį), taip pat sukurti tinkamą stebėjimo ir sekimo technologijų, radijo dažninio atpažinimo technologijos (RFID) ir kt. diegimo sistemą;

- užtikrinti, kad taikant nustatytos rūšies atsakomybę būtų skatinamas geležinkelio, vandens ir įvairiarūšis transportas.

1.2. Skatinti kokybiškų darbo vietų kūrimą ir geresnes darbo sąlygas

8. Mobiliojo kelių transporto darbuotojų socialinis kodeksas

- Skatinti ir remti socialinių partnerių dialogą, atsižvelgiant į susitarimą dėl mobiliojo kelių transporto darbuotojų socialinio kodekso, taip pat siekiant spręsti ir neoficialaus savarankiško darbo problemą.

9. Jūrų transporto socialinė darbotvarkė

- Įgyvendinti Jūrų socialinėje darbotvarkėje nustatytas įgyvendintinas priemonės, remiantis Komisijos ES jūrų transporto politikos iki 2018 m. strateginiais tikslais ir rekomendacijomis;
- aktyviau užtikrinti Tarptautinės darbo organizacijos darbo jūroje konvencijos taikymą vėliavos valstybėms, uosto valstybėms ir darbo jėgą teikiančioms valstybėms;
- keletą ES darbo teisės direktyvų pradėti taikyti visiems ar kai kuriems jūrininkams, kuriems jos šiuo metu netaikomos, arba atitinkamą apsaugą jiems užtikrinti kitais būdais;
- persvarsčius Tarptautinės jūrų organizacijos konvenciją dėl jūrininkų rengimo ir atestavimo, atnaujinti Jūrininkų rengimo direktyvą (2008/106/EB); sukurti abipusiškai pripažįstamą uosto darbuotojų mokymo skirtingose uosto veiklos srityse sistemą.

10. Socialiai atsakingas aviacijos sektorius

- Sukurti reguliavimo procesų poveikio darbo sąlygoms oro transporto sektoriuje tyrimo mechanizmą;
- nustatyti visoje Europoje galiojančius minimalius darbuotojams skirtus paslaugų ir kokybės standartus, taikytinus visoje aviacijos vertės grandinėje (įskaitant oro transporto valdymą ir antžeminių paslaugų teikimą); Europos socialinius partnerius skatinti užkirsti kelią konfliktams ir minimalių paslaugų trikdymui visoje aviacijos vertės grandinėje.

11. ES požiūrio į darbo vietas ir darbo sąlygas įvairių rūšių transporto sektoriuose vertinimas

- Įvertinti sektorių socialinio dialogo procesus įvairiose transporto sektoriaus dalyse, siekiant gerinti socialinį dialogą ir didinti jo veiksmingumą;
- užtikrinti tarptautinių sektoriaus įmonių darbuotojų dalyvavimą, visų pirma per veiklą Europos darbo tarybose;
- imtis spręsti klausimus, susijusius su visų rūšių transporto sektorių darbo kokybe, visų pirma su tokiais aspektais kaip mokymas, sertifikavimas, darbo sąlygos ir karjera, siekiant kurti kokybiškas darbo vietas, plėtoti reikiamus įgūdžius ir didinti ES vežėjų konkurencingumą.

1.3. Saugus transportas

12. Krovinių saugumas

- Įgyvendinti Krovinių vežimo oro transportu saugumo didinimo veiksų planą, prireikus apibrėžti naujas krovinių vežimo oro transportu atrankinės patikros ir didesnio krovinių saugumo uostuose užtikrinimo taisykles;
- sukurti vieno langelio principu pagrįstą bendrą ES krovinių vežimo oro transportu saugumo sistemą.

13. Aukštas keleivių saugumo lygis ir mažai trukdžių

Skatinti tobulesnius atrankinės patikros metodus, kartu visiškai užtikrinant pagrindines teises; remiantis tokiais metodais turėtų būti kuriamas ateities kontrolės punktas, pvz., saugumo koridoriai, kuriuose nesudarant didelių trukdžių ir labai nepažeidžiant asmeninės erdvės būtų galima patikrinti daug keleivių; be to, juos taikant turėtų būti remiamos pastangos užtikrinti saugumą kitose pažeidžiamose srityse, tokiose kaip dideli transporto mazgai;

- skatinti (be kita ko, skiriant finansavimą) kurti veiksmingesnes privatumą užtikrinančias technologijas (skenerius, naujoviškų sprogmenų detektorius, mažas mikroschemas ir kt.), taip pat esamomis technologijomis grindžiamus privatumą užtikrinančius sprendimus;
- apibrėžti bendrus aptikimo kokybės standartus ir aptikimo įrangos sertifikavimo procedūras.

14. Sausumos transporto saugumas

- Bendradarbiauti su valstybėmis narėmis, siekiant užtikrinti sausumos transporto saugumą ir tuo tikslu visų pirma suburti nuolatinę sausumos transporto saugumo ekspertų grupę ir imtis papildomų priemonių srityse, kuriose ES veiksmais užtikrinama pridėtinė vertė; ypatingas dėmesys bus skirtas saugumo mieste klausimams.

15. Visapusiškas saugumas

- Netrukdamat laisvai prekybai ir prekių judėjimui, didinti saugumą visoje tiekimo grandinėje; apsvarstyti galimybę taikyti visapusiško saugumo sertifikatus, atsižvelgiant į taikomas schemas;
- rengti visų rūšių transporto bendrus saugumo vertinimus;
- rengiant judumo tęstinumo planus atsižvelgti į galimus teroristų ir nusikaltėlių išpuolių padarinius (žr. 23 iniciatyvą);
- siekti tarptautinio bendradarbiavimo kovos su terorizmu ir kita nusikalstama veikla, pvz., piratavimu, srityje; išorės santykių aspektas (žr. 40 iniciatyvą) yra labai svarbus.

1.4. Veiksmai transporto saugos srityje – išgelbėti tūkstančių gyvybę

16. Pastangos siekti visiškos kelių saugos

- Suderinti ir diegti kelių saugos technologijas, tokias kaip pagalbos vairuotojams sistemos, (pažangieji) greičio ribotuvai, priminimai užsisėgti saugos diržą, e. skambutis, bendradarbiavimo sistemos ir transporto priemonių sąsajos su infrastruktūra; taip pat gerinti techninę apžiūrą, įskaitant alternatyvių vairo sistemų techninę apžiūrą;
- parengti išsamią sužalojimų keliuose ir avarinių paslaugų veiksmų strategiją, įskaitant bendras apibrėžtis ir standartinę sužalojimų ir žūčių klasifikaciją, siekiant nustatyti sužalojimų mažinimo planinį rodiklį;
- sutelkti dėmesį į visų naudotojų mokymą ir švietimą; skatinti naudoti saugos įrangą (saugos diržus, apsauginius drabužius, apsaugą nuo klastojimo);
- ypatingą dėmesį skirti pažeidžiamiesiems naudotojams, tokiems kaip pėstieji, dviratininkai, motociklininkai, be kita ko, užtikrinant saugesnę infrastruktūrą ir transporto priemonių technologijas.

17. Europos civilinės aviacijos saugos strategija

Europos aviacijos sauga yra aukšto lygio, tačiau ji nėra geriausia pasaulyje. Todėl turėtume siekti tapti saugiausiu aviacijos regionu. Tuo tikslu remdamiesi Europos aviacijos saugos agentūros veiklos rezultatais parengsime išsamią Europos aviacijos saugos strategiją, kurioje bus numatyta:

- gerinti duomenų rinkimą, kokybę, mainus ir tyrimą ir tuo tikslu peržiūrėti teisės aktus dėl pranešimų apie civilinės aviacijos įvykius;
- saugos reglamentavimo sistemą pritaikyti prie naujų technologijų kūrimo (SESAR);
- užtikrinti nuoseklų ES aviacijos saugos strategijos įgyvendinimą visose aviacijos srityse;
- skatinti skaidrumą ir saugos informacijos mainus su ICAO ir kitais tarptautiniais aviacijos partneriais, visų pirma įgyvendinant Pasaulinę keitimosi saugos informacija iniciatyvą; saugos srityje bendradarbiauti su ES nepriklausančiomis valstybėmis, visų pirma JAV, dėl tokių klausimų kaip reglamentavimo suderinimas, abipusis pripažinimas ir techninė parama;
- ES lygmeniu kurti saugos valdymo sistemą, kurioje būtų numatyti saugos veiksmingumo planiniai ir faktiniai rodikliai, siekiant nustatyti pavojų ir užtikrinti tęstinį saugos gerinimą.

18. Saugesnė laivyba

- Bendradarbiauti su Europos jūrų saugumo agentūra, siekiant atnaujinti keleivinių laivų saugos teisės aktus;
- imtis veiksmų, kad *SafeSeaNet* taptų visų aktualių jūrų informacijos priemonių, reikalingų norint gerinti jūrų saugą ir saugumą, ir jūrų aplinkos apsaugos nuo laivų taršos pagrindine sistema;

- įvertinti galimybę kurti ES registrą ir ES vėliavą jūrų ir vidaus vandens kelių transportui; iš esmės ES ženklas būtų kokybės ženklas, kuriuo būtų patvirtinama, kad laivai yra saugūs ir ekologiški ir kad juose dirba aukštos kvalifikacijos specialistai;
- įvertinti galimybę nustatyti bendras ES pakrantės apsaugos funkcijas, visų pirma siekiant užtikrinti jūrų saugą, saugumą ir aplinkos apsaugą.

19. Geležinkelių sauga

- Remiantis infrastruktūros valdytojų ir geležinkelio įmonių taikomais principais ir įvertinant galimybę remtis Europos standartu, palaipsniui užtikrinti visam sektoriui bendrus geležinkelio transporto sektoriaus saugos sertifikavimo principus;
- didinti Europos geležinkelio agentūros vaidmenį geležinkelio saugos srityje, visų pirma susijusį su nacionalinių saugos institucijų nacionalinės saugos priemonių ir jų nuoseklus suderinimo priežiūra;
- tobulinti kuriant riedmenų ir geležinkelio infrastruktūrą naudojamų saugos atžvilgiu svarbiausių komponentų sertifikavimo ir priežiūros procesą.

20. Pavojingų prekių vežimas

- Supaprastinti įvairiarūšio pavojingų prekių vežimo taisykles, siekiant užtikrinti skirtingų rūšių transporto sąveiką.

1.5. Paslaugų kokybė ir patikimumas

21. Keleivių teisės

- Parengti vieningą ES keleivių teisių teisės aktų aiškinimą, taip pat darnaus ir veiksmingo vykdymo užtikrinimo sistemą, siekiant visam sektoriui užtikrinti vienodas sąlygas ir nustatyti piliečių apsaugai taikytiną Europos standartą;
- apibendrinti visų rūšių transporto keleivių teisėms, pvz., teisei gauti informaciją, taikomus bendrus principus (Pagrindinių teisių chartiją) ir toliau aiškinti esamas taisykles; vėliau apsvarstyti galimybę priimti bendrą ES pagrindų reglamentą, kuris būtų taikomas visų rūšių transporto keleivių teisėms (ES kodeksas);
- gerinti senyvo amžiaus žmonių, riboto judumo ir neįgalių keleivių vežimo kokybę, įskaitant geresnę galimybę naudotis infrastruktūra;
- baigti kurti keleivių teisių teisinę sistemą ir tuo tikslu priimti priemones, taikomas operatoriaus bankroto atveju, taip pat su bendru bilietu pagal vieną pirkimo sutartį daugiarūšiu transportu keliaujantiems keleiviams;
- tobulinti tarptautinio lygmens veiklos sąlygas, į dvišalius ir daugiašalius visų rūšių transporto susitarimus įtraukiant priežiūros kokybės standartus, kad keleivių teisės būtų įtvirtintos ir tarptautinėje aplinkoje.

22. Sklandus judumas nuo durų iki durų

- Apibrėžti priemones, būtinas norint toliau susieti skirtingų rūšių keleivių transportą, kad būtų sudarytos sąlygos sklandžioms daugiaryšėms kelionėms nuo durų iki durų;
- sukurti bendras sąlygas, siekiant skatinti pažangių sąveikaus daugiaryšio vežimo planavimo, informavimo, rezervavimo internetu ir pažangių bilietų sistemų kūrimą ir naudojimą. Tai galėtų būti ir teisės akto pasiūlymas, siekiant užtikrinti galimybę privatiems paslaugų teikėjams gauti kelionių ir realiojo laiko eismo informaciją.

23. Judumo tęstinumo planai

- Užtikrinti, kad būtų parengti judumo planai, siekiant užtikrinti paslaugų tęstinumą kilus sutrikimams; planai turėtų būti skirti tokiems klausimams kaip darbo infrastruktūros naudojimo eiliškumo nustatymas, infrastruktūros valdytojų, operatorių, nacionalinių valdžios institucijų ir kaimyninių šalių bendradarbiavimas ir laikinas konkrečių taisyklių priėmimas ar paprastesnis taikymas.

2. ATEITIES INOVACIJOS – TECHNOLOGIJOS IR ELGSENA

2.1. Europos transporto mokslinių tyrimų ir inovacijų politika

24. Technologijų planas

Europoje vykdomos mokslinių tyrimų ir plėtros veiklos suskaidymas labai žalingas, o bendros Europos masto pastangos duos didžiausios naudos visai Europai tokiose srityse:

- ekologiškos, saugios ir tyliai veikiančios įvairių rūšių transporto priemonės – nuo sausumos kelių transporto priemonių iki laivų, baržų, geležinkelio riedmenų ir orlaivių (įskaitant naujas medžiagas, naujas varymo sistemas, taip pat informacinių technologijų ir valdymo priemones, siekiant valdyti ir integruoti sudėtingas transporto sistemas);
- technologijos, skirtos gerinti transporto saugumą ir saugą;
- galimos naujos ar netradicinės transporto sistemos ir transporto priemonės, tokios kaip nepilotuojamų orlaivių sistemos, netradicinės prekių paskirstymo sistemos;
- darni alternatyvių degalų strategija, taip pat įskaitant tinkamą infrastruktūrą;
- integruota transporto valdymo ir informavimo sistema, sudaranti palankias sąlygas teikti pažangaus judumo paslaugas, eismo valdymas siekiant geriau naudoti infrastruktūrą ir transporto priemones, taip pat realiojo laiko informacijos sistemos, skirtos nustatyti krovinių buvimą vietą ir juos stebėti, taip pat valdyti krovinių srautus; keleivių informavimo (informavimo apie keliones), užsakymo ir mokėjimo sistemos;
- pažangi infrastruktūra (įdiegta ir Žemėje, ir kosminėje erdvėje), siekiant užtikrinti kuo visapusiškesnę skirtingų rūšių transporto stebėseną ir sąveiką, taip pat ryšį tarp infrastruktūros ir transporto priemonių;
- darnaus judumo mieste inovacijos, pagrįstos CIVITAS programa ir iniciatyvomis, susijusiomis su miesto kelių kainodara ir judėjimo ribojimo schemomis.

25. Inovacijų ir jų diegimo strategija

Nustatyti būtinas inovacijos strategijas, įskaitant tinkamą valdymą ir finansavimo priemones, siekiant užtikrinti spartų mokslinių tyrimų rezultatų diegimą. Pavyzdžiui:

- diegti pažangaus judumo sistemas, tokias kaip ateities oro eismo valdymo sistema (SESAR), Europos geležinkelių eismo valdymo sistema (ERTMS) ir geležinkelių informacinės sistemos, jūrų stebėjimo sistemos (*SafeSeaNet*), upių informacinės paslaugos (RIS), ITS ir kitos kartos daugiarūšio eismo valdymo ir informacinės sistemos;
- apibrėžti ir diegti transporto priemonių įrangai pritaikytą atviro standarto elektroninę sistemą, kuri leistų vykdyti įvairias funkcijas, įskaitant mokėjimo už kelius;
- parengti investicijų į naujas navigacijos, eismo stebėsenos ir ryšių paslaugas planą, siekiant integruoti informacijos srautus, valdymo sistemas ir judumo paslaugas, remiantis Europos integruoto daugiarūšio judumo informavimo ir valdymo planu; įgyvendinti demonstracinius elektros energija (ir kitais alternatyviais degalais) grindžiamo judumo projektus, įskaitant įkrovimo ir degalų papildymo infrastruktūros ir intelektines transporto sistemas, sutelkiant dėmesį visų pirma į tuos miesto rajonus, kuriuose dažnai viršijamas oro užterštumo lygis;
- įgyvendinti pažangaus judumo partnerystės ir demonstraciniai projektus, susijusius su darnaus miesto transporto sprendimais (įskaitant kelių kainodaros schemų parodomuosius pavyzdžius ir kt.);
- imtis priemonių, kad būtų skatinama sparčiau keisti neefektyvias ir taršias transporto priemones.

26. Pažangaus transporto reguliavimo sistema

Įgyvendinant standartizavimo ar reguliavimo priemones nustatyti būtinas sistemos sąlygas:

- tinkamus visų rūšių transporto priemonių CO₂ išmetimo standartus, prireikus juos papildant efektyvaus energijos vartojimo reikalavimais, susijusiais su visų rūšių varymo sistemomis;
- transporto priemonių triukšmo lygio standartus;
- užtikrinti, kad CO₂ ir kitų teršalų išmetimas sumažėtų realiomis vairavimo sąlygomis, ir vėliausiai iki 2013 m. pasiūlyti persvarstytą bandymų ciklą teršalų išmetimui išmatuoti;
- viešojo pirkimo strategijas, siekiant užtikrinti spartų naujų technologijų diegimą;
- ekologiškų transporto priemonių įkrovimo infrastruktūros sąveikos taisykles;
- degalų papildymo infrastruktūros gaires ir standartus;
- sąsajos standartus, taikomus ryšiui tarp infrastruktūros objektų, tarp transporto priemonės ir infrastruktūros objekto ir tarp transporto priemonių;
- prieigos prie transporto duomenų (saugos ir saugumo reikmėms) sąlygas;
- pažangių su transportu susijusių apmokestinimo ir mokėjimo sistemų specifikacijas ir sąlygas;

- galiojančių taisyklių ir standartų geresniu įgyvendinimu.

2.2. Skatinti darnesnę elgesį

27. Kelionių informacija

- Didinti informuotumą apie alternatyvas individualaus tradicinio susisiekimo būdams (mažiau vairuoti, dažniau vaikščioti ir važinėti dviračiu, dalytis automobiliu, naudotis bendra stovėjimo aikštelių ir viešojo transporto sistema, diegti pažangias bilietų sistemas ir pan.).

28. Transporto priemonių CO₂ išmetimo ir degalų naudojimo efektyvumo ženklimas

- Peržiūrėti Ženklavimo direktyvą, kad ji būtų veiksmingesnė; tuo tikslu, *inter alia*, bus apsvaistyta galimybė išplėsti lengvųjų komercinių ir L kategorijos transporto priemonių apibrėžtį ir visose valstybėse narėse suderinti etiketes ir transporto priemonių degalų naudojimo efektyvumo klases;
- remti pastangas rinkai teikti degalų naudojimo efektyvumą užtikrinančias ir mažai triukšmo keliančias saugias padangas, neapsiribojant tipo patvirtinime nustatytais veiksmingumo reikalavimais²⁷.

29. Anglies pėdsako apskaičiavimas

- Skatinti komercines šiltnamio efektą sukeliančių dujų sertifikavimo schemas ir kurti bendrus ES standartus, siekiant apskaičiuoti kiekvieno keleivio ir krovinio vežimo anglies pėdsaką, numatant skirtingiems vartotojams, tokiems kaip įmonės ir fiziniai asmenys, pritaikytas versijas. Tai leis lengviau pasirinkti ir rinkai teikti ekologiškesnius transporto sprendimus.

30. Ekologiškas vairavimas ir greičio apribojimai

- Įtraukti ekologinio vairavimo reikalavimus į būsimas naujas vairuotojo pažymėjimo direktyvos redakcijas ir imtis veiksmų, siekiant paspartinti ITS prietaikų diegimą ekologinio vairavimo reikmėms; degalų taupymo metodai turėtų būti plėtojami ir skatinami kitų rūšių transporte, pavyzdžiui, skatinti taikyti tolydžių orlaivių leidimąsi;
- išnagrinėti, kaip apriboti lengvųjų komercinių sausumos transporto priemonių didžiausią greitį, kad būtų sumažintas energijos suvartojimas, siekiant didinti kelių saugą ir užtikrinti vienodas veiklos sąlygas.

2.3. Integruotas judumas mieste

31. Judumo mieste planai

- Europos lygmeniu nustatyti procedūras ir finansinės paramos mechanizmus, siekiant parengti judumo mieste auditą ir judumo mieste planus, taip pat parengti bendrais tikslais pagrįstą Europos judumo mieste rezultatų suvestinę; išnagrinėti galimybę pagal ES

²⁷ Tai apima ir visas įgyvendinimo priemones, numatytas Padangų ženklavimo reglamente (EB) Nr. 1222/2009. Tai leistų visam ES transporto parkui iki 2020 m. sutaupyti 5 proc. degalų.

gairėmis pagrįstus nacionalinius standartus nustatyti privalomus principus, taikytinus tam tikro dydžio miestams;

- regioninės plėtros ir sanglaudos fondus susieti su miestais ir regionais, kurie pateikė nepriklausomų ekspertų patvirtintą judumo mieste veiksmingumo ir darnumo audito sertifikatą;
- išnagrinėti galimybę sukurti Europos paramos sistemą nuosekliam judumo mieste planų įgyvendinimui Europos miestuose;
- judumo mieste principus įtraukti į galimus pažangių miestų inovacijų partnerystės projektus;
- skatinti didelius darbdavius kurti įmonių ar judumo valdymo planus.

32. ES miesto kelių naudotojų apmokestinimo sistema

- Parengti miesto kelių naudotojų apmokestinimo ir judėjimo apribojimo schemų ir jų taikymo sistemą, įskaitant patvirtintą teisinę veiklos ir techninę sistemą, taikomą transporto priemonių ir infrastruktūros reikmėms.

33. Beveik nuliniu išmetimu grindžiamos miesto logistikos iki 2030 m. strategija

- Parengti geriausios praktikos gaires, kad būtų lengviau stebėti ir valdyti miesto krovinių srautus (pvz., įtraukiant tokius aspektus kaip konsolidavimo centrai, senamiesčiuose leistinų transporto priemonių dydis, reguliavimo apribojimai, pristatymo tarpiniai, neišnaudotos vežimo upėmis galimybės);
- parengti perėjimo prie visiškai netaišios miesto logistikos strategiją, į kurią būtų įtraukti žemės planavimo, geležinkelio ir upių privažiavimo infrastruktūros, verslo praktikos ir informavimo, įkrovimo ir transporto priemonių technologijų standartų aspektai;
- skatinti mažos taršo transporto priemonių (lengvųjų furgonų, taksi, autobusų) komerciniams automobilių parkams pirkimą.

3. MODERNI INFRASTRUKTŪRA IR PAŽANGUS FINANSAVIMAS

3.1. Transporto infrastruktūra – teritorinė sanglauda ir ekonomikos augimas

34. Vienas iš pagrindinių strateginės Europos infrastruktūros tinklų – Europos judumo tinklas

- Naujose TEN gairėse apibrėžti strateginės Europos infrastruktūros, jungiančios Europos Sąjungos rytinę ir vakarinę dalis ir formuojančios bendrą Europos transporto erdvę, pagrindinį tinklą; numatyti tinkamas jungtis su kaimyninėmis šalimis;
- Europos lygmens veiksmus sutelkti į tokius TEN-T tinklo aspektus, kurių pridėtinė vertė Europai būtų didžiausia (trūkstamos tarpvalstybinės sąsajos, įvairiarūšės transporto jungtys ir didžiausių problemų mazgai);

- diegti didelio masto pažangias ir sąveikas technologijas (SESAR, ERTMS, RIS, ITS ir kt.), siekiant užtikrinti kuo didesnę infrastruktūros pajėgumą ir geresnę jos naudojimą;
- užtikrinti, kad kuriant ES finansuojamą transporto infrastruktūrą būtų atsižvelgiama į efektyvaus energijos vartojimo poreikius ir su klimato kaita susijusius uždavinius (visos infrastruktūros atsparumas klimato sąlygoms, ekologiškų transporto priemonių degalų papildymo ir įkrovimo punktai, statybos medžiagų pasirinkimas).

35. Darniojo transporto tinklų daugiarūšio krovinių vežimo koridoriai

- Kurti su pagrindinio tinklo daugiarūšio krovinių vežimo koridoriais susijusias struktūras, siekiant suderinti investicijas ir infrastruktūros darbus, taip pat remti efektyvias naujoviškas ir daugiarūšes transporto paslaugas, įskaitant vidutinių nuotolių ir tolimųjų geležinkelių paslaugas;
- remti daugiarūšį vežimą ir vieno vagono krovinių verslą, skatinti į transporto sistemą aktyviau įtraukti vidaus vandens kelius ir skatinti ekologines inovacijas krovinių vežimo srityje; remti naujų transporto priemonių ir laivų diegimą ir modifikavimą.

36. Ex-ante projektų vertinimo kriterijai

- Nustatyti *ex-ante* projektų vertinimo kriterijus, kuriais būtų užtikrinta infrastruktūros projektų pridėtinė vertė Europos Sąjungai arba tai, kad tie projektai pagrįsti suteiktomis paslaugomis, o juos įgyvendinant užtikrinama pakankamai pajamų;
- supaprastinti procedūras, taikomas didelės europinės svarbos projektams, siekiant užtikrinti, kad i) būtų skirta pakankamai laiko užbaigti visą procedūrų ciklą, ii) sukurta projekto įgyvendinimo poreikius atitinkanti ryšių sistema ir iii) vykdomas integruotas planavimas, kai į aplinkos klausimus atsižvelgiama pradinuose planavimo procedūros etapuose;
- *ex-ante* vertinimo procese nustatyti viešojo ir privačiojo sektorių partnerystės projektų atrankinę patikrą, siekiant užtikrinti, kad prieš tai, kai pateikiamas prašymas skirti ES finansavimą, būtų išsamiai išnagrinėta galimybė įgyvendinti viešojo ir privačiojo sektorių partnerystę.

3.2. Darni finansavimo sistema

37. Nauja transporto infrastruktūros finansavimo sistema

- Kurti infrastruktūros finansavimo sistemą, kuri būtų pakankamai pritaikyta remti TEN-T pagrindinio tinklo sukūrimą ir kitų infrastruktūros programų įgyvendinimą, kuri apimtų TEN-T programų ir Sanglaudos bei struktūrinių fondų investavimo strategijas ir kurioje būtų atsižvelgiama į pajamas iš transporto veiklos;
- teikti ES paramą, kad būtų kuriamos ir diegiamos infrastruktūros naudojimo efektyvumą gerinančios ir anglies dioksido išmetimą mažinančios technologijos (naujos kelių tinklo kainodaros ir rinkliavų sistemos, ITS ir pajėgumo didinimo programos);
- TEN-T finansavimą susieti su pažanga kuriant TEN-T pagrindinį tinklą ir su nacionalinių išteklių telkimu koridorių maršrutuose.

38. Privačiojo sektoriaus dalyvavimas

- Nustatyti viešojo ir privačiojo sektorių partnerystės plėtros sistemą: i) įdiegti oficialią TEN-T projektų atrankinę patikrą, siekiant nustatyti tuos iš jų, kuriems gali būti taikomi viešojo ir privačiojo sektorių partnerystės principai, ii) ilgainiui sukurti standartizuotą ir nuspėjamą TEN-T projektams taikomą viešojo ir privačiojo sektorių partnerystės viešojo pirkimo procesą ir iii) atitinkamai persvarstyti TEN-T reglamentus, kad būtų pritaikytas viešojo ir privačiojo sektorių partnerystės viešojo pirkimo procesas ir mokėjimo būdai;
- atsižvelgiant į nustatytą Komisijos tarnybų ir Europos viešojo ir privačiojo sektorių partnerystės ekspertų centro (angl. santr. EPEC) bendradarbiavimo sistemą, kartu pripažįstant, kad šiai priemonei tinka ne visi projektai, taip pat valstybėms narėms teikti reikiamas ekspertų konsultacijas;
- dalyvauti kuriant naujas transporto srities finansavimo priemones, visų pirma ES projektų obligacijų iniciatyvą.

3.3. Tinkamai nustatyti kainas ir išvengti iškraipymų

39. Pažangi kainodara ir apmokestinimas

I etapas (iki 2016 m.)

Transporto rinkliavas ir mokesčius reikėtų pertvarkyti. Jais turėtų būti grindžiamas transporto vaidmuo siekiant skatinti Europos konkurencingumą, o bendra sektoriaus našta turėtų atspindėti bendras transporto sąnaudas, palyginti su infrastruktūros ir išorės sąnaudomis.

- Peržiūrėti variklių degalų apmokestinimą, aiškiai nustatant energijos ir CO₂ sudedamąsias dalis;
- sunkiasvorėms transporto priemonėms palaipsniui pradėti taikyti privalomą infrastruktūros mokestį; pagal numatomą schemą būtų nustatyta bendra tarifų struktūra ir sąnaudų sudedamosios dalys, tokios kaip dėvėjimosi sąnaudų padengimas, taip pat su triukšmu ir vietos tarša susijusios sąnaudos, taip siekiant pakeisti esamas naudotojams taikomas rinkliavas;
- įvertinti esamas automobilių apmokestinimo už naudojimąsi keliais schemas ir jų suderinamumą su ES sutartimis; parengti mokesčių už išorės sąnaudų internalizavimą taikymo kelių transporto priemonėms gaires, kurios būtų taikomos socialiniams spūsčių padariniams, CO₂ (jei tai nenumatyta kuro mokestyje), vietos taršai, triukšmui ir nelaimingiems atsitikimams; skatinti valstybes nares, kurios imasi tokiomis gairėmis pagrįstų schemų įgyvendinimo bandomųjų projektų;
- taikant bendrus principus pradėti internalizuoti visų rūšių transporto išorės sąnaudas, atsižvelgiant į kiekvienos transporto rūšies specifiką.
- sukurti sistemą, kuri leistų numatyti transporto sektoriaus pajamų integruotas ir efektyvios transporto sistemos kūrimui;

- prireikus pateikti gaires, kuriose būtų išaiškinti skirtingų rūšių transporto ir transporto infrastruktūros viešojo finansavimo aspektai;
- prireikus iš naujo įvertinti transporto mokesčių sistemą ir tuo tikslu susieti transporto priemonių apmokestinimą su aplinkosauginiu veiksmingumu, įvertinti galimus būsimus veiksmus, susijusius su dabartinės keleivių vežimui taikomos PVM sistemos peržiūra, ir persvarstyti bendrovių automobilių apmokestinimą, kad būtų pašalinti iškraipymai ir sudarytos palankesnės sąlygos diegti ekologiškas transporto priemones.

II etapas (2016–2020)

- Remiantis I etapo veiklos rezultatais, privaloma tvarka pradėti internalizuoti visas kelių ir geležinkelių transporto išorės sąnaudas (įskaitant triukšmo, vietos taršos ir spūsčių, šalia privalomo dėvėjimosi sąnaudų padengimo); internalizuoti sąnaudas, susijusias su vietos tarša ir triukšmu uostuose ir oro uostuose, taip pat su oro tarša jūroje, ir išnagrinėti privalomą įskaičiuotų sąnaudų taikymą visuose ES teritorijos vidaus vandens keliuose; rengti rinkos priemones šiltnamio efektą sukeliančių dujų išmetimui mažinti.

4. IŠORĖS SANTYKIŲ ASPEKTAS

40. Transportas pasaulyje – išorės santykių aspektas

Transportas iš esmės yra tarptautinis. Todėl dauguma šioje baltojoje knygoje numatytų priemonių yra susiję su transporto plėtros už ES ribų uždaviniais. Trečiųjų šalių transporto paslaugų, produktų ir investicijų rinkų atvėrimas išlieka vienu svarbiausių prioritetų. Todėl transporto klausimas įtrauktas į visas mūsų prekybos derybas (PPO, regionines ir dvišales). Siekiant užtikrinti, kad ES būtų tarp tų, kurie nustato transporto srities standartus, bus priimta lanksčių strategijų. Tuo tikslu Komisija visų pirma sieks:

- plėsti vidaus rinkos taisyklių taikymą ir tuo tikslu dalyvauti tarptautinių organizacijų (PPO, ICAO, TJO, OTIF, OSJD, JTEEK) veikloje ir tam tikrais atvejais siekti visateisės ES narystės jose; Europos saugos, saugumo, privatumo ir aplinkos standartus skleisti visame pasaulyje; aktyvinti transporto srities dialogą su pagrindiniais partneriais;
- sukurti Europos bendrąją aviacijos erdvę, kurią sudarytų 58 šalys ir kurioje būtų 1 milijardas gyventojų; sudaryti išsamius oro susisiekimo paslaugų susitarimus su pagrindiniais ekonominiais partneriais (Brazilija, Indija, Kinija, Pietų Korėja, Rusija ir kt.) ir pašalinti investicijų į oro transportą apribojimus trečiosiose šalyse; skatinti SESAR technologijos diegimą pasaulyje;
- imtis veiksmų daugiašaliuose forumuose ir dvišaliuose santykiuose, siekiant skatinti diegti šioje baltojoje knygoje nustatytą efektyvaus energijos vartojimo ir klimato kaitos politikos tikslų įgyvendinimo politiką;
- nuosekliai naudotis daugiašalėmis (ICAO, JTO ir PMO) ir dvišalėmis galimybėmis, siekiant spręsti terorizmo problemą, planuoti tarptautinius susitarimus ir aktyvinti dialogą saugumo klausimais su strateginiais partneriais, visų pirma su JAV; bendradarbiauti bendro grėsmių vertinimo, trečiųjų šalių pareigūnų mokymo, bendrų inspekcijų, piratavimo prevencijos ir kt. srityse; tarptautiniu mastu užtikrinti vieno langelio principu pagrįstos ES saugumo sistemos koncepcijos pripažinimą;

- parengti bendradarbiavimo sistemą, siekiant mūsų transporto ir infrastruktūros politiką pradėti taikyti ir mūsų tiesioginiams kaimynams, užtikrinti geresnes infrastruktūros jungtis ir glaudesnę rinkos integraciją ir, be kita ko, parengti judumo testavimo planus;
- bendradarbiauti su Viduržemio jūros regiono partneriais ir įgyvendinti Viduržemio jūros strategiją, kuria siekiama tobulinti jūrų saugą, saugumą ir stebėjimą;
- imtis reikiamų veiksmų, kad būtų pasiekta pažanga siekiant pašalinti ne Europos Sąjungos linijinės laivybos konferencijoms taikomas išimtis;
- remiantis jau įgyvendinamomis mokslinių tyrimų ir inovacijų iniciatyvomis ieškoti bendrų atsakymų į sudėtingus klausimus, susijusius su transporto valdymo sistemų sąveika, taisybiais mažai anglies dioksido išskiriančiais degalais, saugumu ir sauga.
-