

KOPĒJĀ TRANSPORTA POLITIKA: PĀRSKATS

Transporta politika ir viena no ES kopējās politikas jomām jau vairāk nekā 30 gadus. Līdzās transporta tirgu atvēršanai konkurencei un Eiropas transporta tīklu veidošanai par arvien svarīgāku uzdevumu kļūst ilgtspējīgas mobilitātes nodrošināšana, jo īpaši saistībā ar transporta radīto siltumnīcefekta gāzu emisiju pastāvīgo pieaugumu, kas var apdraudēt Eiropas Savienības mērķus klimata jomā.

JURIDISKAIS PAMATS UN MĒRĶI

Juridiskais pamats ir LESD 4. panta 2. punkta g) apakšpunkts un VI sadaļa. Dalībvalstis jau [Romas līgumā](#) uzsvēra kopējas transporta politikas nozīmi, paredzot tai atsevišķu līguma sadaļu. Tādā veidā transports kļuva par vienu no pirmajām Kopienas kopējās politikas jomām. Sākotnēji prioritāra bija kopēja transporta tirgus izveide, pakalpojumu sniegšanas brīvības nodrošināšana un transporta tirgus atvēršana. Atverot transporta tirgus, vienlaikus ir jārada vienlīdzīgi konkurences apstākļi gan viena transporta veida ietvaros, gan starp dažādiem transporta veidiem. Tādēļ saskaņošana ir kļuvusi arvien svarīgāka un tagad attiecas uz dalībvalstu tiesu aktiem kā normatīvo un administratīvo noteikumu saskaņošana, tostarp attiecībā uz tehnoloģiju, sociālo un nodokļu jomu, kurā tiek sniegti transporta pakalpojumi.

2011. gada Baltajā grāmatā "Ceļvedis uz Eiropas vienoto transporta telpu – virzība uz konkurētspējīgu un resursefektīvu transporta sistēmu" ([COM\(2011\)0144](#)) ir uzsvērtā transporta nozares loma ES siltumnīcefekta gāzu emisijas un aicināts samazināt transporta emisijas (tostarp starptautiskā jūras transporta emisijas) par 20 % laikposmā no 2008. līdz 2030. gadam un vismaz par 60 % laikposmā no 1990. līdz 2050. gadam. Ir arī paredzēts samazināt starptautiskā jūras transporta emisijas par 40 % laikposmā no 2005. līdz 2050. gadam. Tajā aicina panākt, lai līdz 2050. gadam aviācijā izmantojamā degviela 40 % apjomā būtu ilgtspējīga ar zemu oglekļa saturu, un atbalstīts tradicionālās degvielas automobiļu lietošanas pilsētas transportā samazinājums par 50 % līdz 2030. gadam un pat šādu automobiļu lietošanas pilnīga pārtraukšana līdz 2050. gadam.

Tomēr šie mērķi ir ļoti nepietiekami salīdzinājumā ar tiem, kas tika noteikti Parīzes konferencē par klimata pārmaiņām (zināma arī kā COP 21) 2015. gada decembrī. Šis apsvērums ir ietekmējis Komisijas ierosināto rīcības plānu ([COM\(2019\)0640](#)) "[Eiropas zaļais kurss](#)", kas pārsniedz tā pamatuzdevumus (piemēram, "gudra un ilgtspējīga mobilitāte"), lai iekļautu arī visaptverošus klimata tiesību aktu mērķus, tādējādi politiskās saistības klimata politikas jomā pārvēršot par juridiskām saistībām. Ņemot vērā ES klimatneitralitātes mērķi, transporta nozarei līdz 2050. gadam ir jāsamazina CO₂ emisijas par 90 %. Komisija 2020. gada 9. decembrī iesniedza dokumentu "[Ilgtspējīgas un viedas mobilitātes stratēģija](#) – Eiropas transporta virzība uz nākotni". Tajā ir izklāstīti pasākumi ES transporta sistēmas pārveidei saskaņā ar Eiropas zaļā kursa un ES digitālās stratēģijas mērķiem, lai padarītu transporta nozari ilgtspējīgāku, digitālāku un noturīgāku.

VISPĀRĒJĀS POLITISKĀS PAMATNOSTĀDNES

Tikai prasība, ko Parlaments sakarā ar bezdarbību cēla pret Padomi, pavēra ceļu uz kopējiem transporta jomas tiesību aktiem. Eiropas Kopienu Tiesa (EKT) 1985. gada 22. maija spriedumā [lietā 13/83](#) mudināja Padomi sākt darboties, tādējādi reāli aizsākot kopējo transporta politiku.

Komisija 1992. gada 2. decembrī pieņēma Balto grāmatu par kopējās transporta politikas attīstību nākotnē ([COM\(1992\)0494](#)). Tas iezīmēja izšķirošu pāreju uz "ilgtspējīgu mobilitāti". 1998. gada 22. jūlijā Baltajā grāmatā "Taisnīga samaksa par infrastruktūras izmantošanu: pakāpeniska pieeja, lai Eiropas Savienībā ieviestu kopēju sistēmu infrastruktūras izmantošanas maksas noteikšanai" ([COM\(1998\)0466](#)) ir vērsta uzmanība uz milzīgajām atšķirībām, kādas ir dalībvalstīs saistībā ar infrastruktūras lietošanas maksas noteikšanu, kā rezultātā ir radīti dažādi konkurences kropļojumi viena transporta veida ietvaros un starp dažādiem transporta veidiem.

ĪSTENOŠANA

Baltajā grāmatā "Eiropas Transporta politika 2010. gadam – laiks izlemt" ([COM\(2001\)0370](#)) Komisija 2001. gada septembrī analizēja nozares problēmas un uzdevumus, īpaši saistībā ar gaidāmo ES paplašināšanos austrumu virzienā. Komisija ierosināja 60 pasākumu kopumu, ar kuriem bija paredzēts gan nepieļaut, ka ekonomikas izaugsme izraisa turpmāku satiksmes intensitātes pieaugumu, gan vērsties pret dažādu transporta veidu nelīdzsvarotu attīstību un veicināt rīcības plānu ceļu satiksmes drošības palielināšanai un uzlabotas lietotāju tiesības un izmaksu pārredzamību, tuvinot infrastruktūras tarifu noteikšanas principus.

Savienība vēl ir sākusi vērienīgus tehnoloģiskus projektus, piemēram, Eiropas satelītnavigācijas sistēmu Galileo, Eiropas Dzelzceļa satiksmes pārvaldības sistēmu (ERTMS) un Eiropas vienotās gaisa telpas gaisa satiksmes pārvaldības pētniecības (SESAR) programmu gaisa satiksmes pārvaldības infrastruktūras uzlabošanai.

2006. gada jūnijā Komisija iesniedza 2001. gada Baltās grāmatas "Eiropas dinamisma saglabāšana – ilgtspējīga mobilitāte mūsu kontinentā" vidusposma pārskatu ([COM\(2006\)0314](#)). Komisija faktiski atzina, ka 2001. gadā plānotie pasākumi nav bijuši pietiekami, lai sasniegtu izvirzītos mērķus, tādējādi ieviešot jaunus instrumentus.

Šis dokumentu kopums ietver trīs paziņojumus un priekšlikumu pārskatīt [Direktīvu 1999/62/EK](#), kas ir zināma arī kā "Eirovinjetes" direktīva (sk. faktu lapu par tematu "Autotransports: tiesību aktu saskaņošana" [3.4.3.](#)).

Iznākums debatēm par transporta nākotni ilgtermiņā (nākamajos 20–40 gados), kuras tika sāktas 2001. gada Baltajā grāmatā, tika izklāstīts Komisijas paziņojumā "Ilgtspējīga nākotne transportam – ceļā uz integrētu, uz tehnoloģijām balstītu un ērti izmantojamu sistēmu" ([COM\(2009\)0279](#)).

Komisija 2011. gada Baltajā grāmatā iekļauto 10 mērķu vidū paredzēja izveidot patiesi vienotu Eiropas transporta telpu, likvidējot visus atlikušos šķēršļus starp transporta veidiem un valstu sistēmām, atvieglojot integrācijas procesu un veicinot daudznacionālu un multimodālu operatoru parādīšanos. Komisija 2016. gada 1. jūlijā darba dokumenta formā iesniedza ziņojumu ([SWD\(2016\)0226](#)) par panākumiem

2011. gada Baltajā grāmatā izklāstītās desmit gadu programmas īstenošanā; II pielikumā ir ietverts detalizēts kopsavilkums par darbībām, kas veiktas līdz tam brīdim.

A. Virzība uz ilgtspējīgu mobilitātes modeli

Padomes 1992. gada decembra [Direktīva 92/106/EEK](#) ("Kombinētā transporta direktīva") paredz kopīgus noteikumus kombinētajiem kravu pārvadājumiem starp dalībvalstīm. Tas ir viens no vissvarīgākajiem ES juridiskajiem instrumentiem, lai veicinātu intermodālus kravu pārvadājumus un pārietu uz mazāk emisiju transporta veidiem (dzelzceļš, tuvsatiksmes kuģošana un iekšzemes ūdensceļi, nevis autotransports), lai samazinātu negatīvo ārējo ietekmi un oglekļa emisijas.

Komisija 2016. gadā publicēja paziņojumu "Eiropas mazemisiju mobilitātes stratēģija" ([COM\(2016\)0501](#)), kurā tā ierosināja pasākumus, lai paātrinātu Eiropas transporta dekarbonizāciju.

Komisija 2020. gada decembrī nāca klajā ar ilgtspējīgas un viedas mobilitātes stratēģiju kopā ar 82 iniciatīvu rīcības plānu, lai virzītu darbu līdz 2024. gadam ([COM\(2020\)0789](#)). Stratēģijā izklāstīts ceļvedis Eiropas transporta stingrai virzībai uz ilgtspējīgu un viedu nākotni, nosakot 10 galvenās jomas, kas sadalītas starpposma mērķrādītājos. Viens no šādiem starpposma mērķrādītājiem ir panākt, lai līdz 2030. gadam uz ceļiem būtu vismaz 30 miljoni bezemisiju automobiļu.

Komisija 2021. gada jūlijā nāca klajā ar vairākiem tiesību aktu priekšlikumiem un to pārskatīšanu transporta dekarbonizācijas jomā saskaņā ar zaļā kursa mērķi līdz 2050. gadam panākt klimatneitralitāti. Daži no šiem priekšlikumiem ietver:

- priekšlikumu pārskatīt emisijas kvotu tirdzniecības sistēmu (ETS)^[1] (tostarp aviācijas un jūras transportā); galīgo tiesību aktu, kas publicēts Oficiālajā Vēstnesī 2023. gada 16. maijā, ([Direktīva 2023/959](#)) un ietver vērienīgākus mērķrādītājus emisiju samazināšanai, pirmo reizi pievieno sistēmai jūras transportu, no 2026. gada pakāpeniski atceļot bezmaksas kvotas aviācijai un nozarēm un izveido atsevišķu ETS autotransportam;
- priekšlikumu pārskatīt Alternatīvo degvielu infrastruktūras regulu (AFIR); Galīgais tiesību akts, kas publicēts Oficiālajā Vēstnesī 2023. gada 22. septembrī, ([Regula 2023/1804](#)) ietver pasākumu kopumu alternatīvo degvielu infrastruktūras izvēšanai ES dalībvalstīs, kas paver ceļu lielākai bezemisiju mobilitātei Eiropā;
- priekšlikumu jaunai regulai par ilgtspējīgām aviācijas degvielām (iniciatīva ReFuelEU Aviation). Galīgajā aktā, kas 2023. gada 31. oktobrī publicēts Oficiālajā Vēstnesī ([Regula \(ES\) 2023/2405](#)), ir izklāstīti saskaņoti noteikumi, kuru mērķis ir palielināt ilgtspējīgu aviācijas degvielu izmantošanu gaisa kuģu ekspluatantos un ilgtspējīgu aviācijas degvielu izplatīšanu ES lidostās, lai samazinātu aviācijas nozares emisijas;
- priekšlikumu jaunai regulai par ilgtspējīgām jūras transporta degvielām (iniciatīva FuelEU Maritime). Oficiālajā Vēstnesī 2023. gada 22. septembrī publicētajā galīgajā aktā ([Regula \(ES\) 2023/1805](#)) ir iekļauti vienoti noteikumi, kas ierobežo

[1] Ar ES ETS nosaka ierobežojumus attiecībā uz to, cik daudz siltumnīcefekta gāzu emisiju vienība (piemēram, aviācijas nozare) var emitēt. Pēc tam ES emisijas kvotas izsola vai piešķir bez maksas un dara pieejamas tirdzniecībai.

siltumnīcefekta gāzu emisijas intensitāti enerģijai, ko patērē uz kuģiem, kuri ienāk ES ostās vai iziet no tām, un prasa, lai kuģi ES ostās izmantotu krasta elektroapgādi vai bezemisiju tehnoloģiju;

- priekšlikumu pārskatīt CO₂ emisiju standartus, izstrādāt stingrākas emisiju robežvērtības un līdz 2035. gadam pakāpeniski atteikties no (jauniem) vieglajiem automobiļiem ar iekšdedzes dzinēju (ICE), sagatavojot akumulatoru elektrotransportlīdzekļu ieviešanu. Parlaments un Padome par to vienojās 2023. gada martā. Galīgais tiesību akts tika parakstīts 2023. gada 19. aprīlī ([Regula \(ES\) 2023/851](#)), bet joprojām automobiļiem ar iekšdedzes dzinējiem pēc 2035. gada darbināt e-degvielas.

Komisija 2021. gada decembrī nāca klajā ar otro priekšlikumu kopumu, lai atbalstītu pāreju uz tīrāku, zaļāku un viedāku transportu saskaņā ar Eiropas zaļā kursa mērķiem un pēc tam, kad 2020. gada decembrī tika publicēta Komisijas Ilgtspējīgas un viedas mobilitātes stratēģija. Dokumentu kopums ietver divus svarīgus tiesību aktu priekšlikumus, proti, 2013. gada TEN-T pamatnostādņu regulas pārskatīšanu un 2010. gada Intelektisko transporta sistēmu (ITS) direktīvas pārskatīšanu.

Pārskatot TEN-T regulu ([2021/0420\(COD\)](#)), Komisija cenšas labāk risināt problēmas, ar kurām saskaras ES, lai modernizētu Eiropas mobilitātes tīklu, sākot no multimodāla Eiropas transporta un reģionālo tīklu savstarpējās savienojamības uzlabošanas līdz transporta pakalpojumu un infrastruktūras dekarbonizācijai un digitalizācijai. TEN-T regulas priekšlikumu papildina "[Rīcības plāns tālsatiksmes pasažieru un pārrobežu dzelzceļa pasažieru pārvadājumu veicināšanai](#)" un priekšlikums TEN-T attiecināt arī uz kaimiņvalstīm, piemēram, Ukrainu (ar 2022. gada jūlijā publicēto grozīto priekšlikumu, ņemot vērā sekas, ko rada Krievijas agresīvais karš pret Ukrainu).

Parlaments 2023. gada aprīlī pieņēma atzinumu priekšlikumus par TNT-T priekšlikumu. Pēc iestāžu sarunām Parlaments 2024. gada 24. aprīlī pieņēma [nostāju pirmajā lasījumā](#).

Šajā otrajā dokumentu kopumā bija iekļauts arī paziņojums par jauno pilsētu mobilitātes satvaru ([COM\(2021\)0811](#)), kurā uzsvars tika likts uz sabiedrisko transportu un multimodāliem digitālas mobilitātes pakalpojumiem. Parlaments 2023. gada 9. maijā pieņēma [patstāvīgo ziņojumu](#) par jauno pilsētu mobilitātes satvaru.

Komisija 2022. gada novembrī pieņēma priekšlikumu pārskatīt Euro 6 emisiju standartus vieglajiem automobiļiem, furgoniem, kravas automobiļiem un autobusiem (tagad [Euro 7 standarti](#)). Tā ietver stingrākus emisiju standartus visiem vieglajiem automobiļiem ar benzīnu un dīzeļdegvielu, furgoniem, kravas automobiļiem un autobusiem. Galīgais akts tika parakstīts 2024. gada 24. aprīlī, un tagad tiek gaidīta tā publicēšana Eiropas Savienības Oficiālajā Vēstnesī ([2022/0365\(COD\)](#)). Komisija 2023. gada februārī pieņēma pārskatītu [Regulu \(ES\) 2019/1242](#) par CO₂ emisiju standartu stiprināšanu lielas noslodzes transportlīdzekļiem ([2023/0042\(COD\)](#)). Pēc tam, kad Parlaments 2023. gada 21. novembrī pieņēma nostāju pirmajā lasījumā, jautājums tika nodots atpakaļ atbildīgajai komitejai. Parlaments nākamajā Parlamenta sasaukumā izvērtēs komitejā apstiprināto tekstu.

Komisija 2023. gada 4. maijā publicēja priekšlikumu par lielas noslodzes transportlīdzekļu ar piekabēm autotransporta emisiju samazināšanu

([COM\(2023\)0189](#)). Ierosinātās regulas mērķis ir samazināt efektīvāku piekabju ekspluatācijas izmaksas un tādējādi samazināt transportlīdzekļu degvielas patēriņu vai palielināt to bezemisiju transportlīdzekļu braukšanas attālumu, kuriem tās ir pievienotas. Teksts gaida Parlamenta nostāju nākamajā sasaukumā pēc 2024. gada Eiropas Parlamenta vēlēšanām ([2023/0134\(COD\)](#)).

Komisija, pieņemot regulas priekšlikumu ([COM\(2023\)0441](#)), pievērta uzmanību tam, ka nav vispārpieņemta regulējuma attiecībā uz siltumnīcefekta gāzu emisiju uzskaiti kravu un pasažieru pārvadājumu pakalpojumu jomā. Ierosinātie tiesību akti ietver tādus elementus kā kopīga emisiju aprēķināšanas metodika, centrāla ES datubāze un verificācijas sistēma. Parlaments savu [nostāju](#) pieņēma 2024. gada 10. aprīlī;

Komisija 2023. gada 7. novembrī pieņēma priekšlikumu ([COM\(2023\)0702](#)) par kombinētajiem pārvadājumiem ar mērķi padarīt kravu pārvadājumus ilgtspējīgākus, uzlabojot intermodālo kravu konkurētspēju, un ar ko groza [Regulu \(ES\) 2020/1056](#). Par Parlamenta nostāju attiecībā uz priekšlikumu lems nākamajā Parlamenta sasaukumā ([2023/0396\(COD\)](#)).

B. Automātiskā braukšana un intelektiskās transporta sistēmas

Ņemot vērā tehnoloģiju straujo attīstību, ES cenšas nodrošināt kopīgus noteikumus. Pieaugot automatizācijai un savienojamībai, kas ļauj transportlīdzekļiem savstarpēji sazināties, mobilitāte šķērso jaunu – digitālu – robežu. Šīs norises, ko paātrina progress mākslīgā intelekta jomā, paver iespējas satiksmes dalībniekiem pilnīgi jaunam sadarbības līmenim, kas var būt ārkārtīgi izdevīgs gan tiem, gan mobilitātes sistēmai kopumā, tostarp padarīt transportu drošāku, pieejamāku un ilgtspējīgāku. Savā paziņojumā "Pretim automatizēto transportlīdzekļu mobilitātei. ES nākamības mobilitātes stratēģija" ([COM\(2018\)0283](#)) Komisija ir parādījusi, ka apzinās arī problēmas, kas saistītas ar automātisko braukšanu, un uzsver, ka ir labāk jāizprot tās ētiskā un sociālā ietekme (piemēram, uz nodarbinātību un nepieciešamajām jaunajām prasmēm) un pēc iespējas ātrāk jārisina jauni ētikas jautājumi.

[Direktīvā 2010/40/ES](#) par intelektiskajām transporta sistēmām (ITS) ir noteikts pamats ITS ieviešanai. Tās ir progresīvas lietotnes, kuru mērķis ir sniegt inovatīvus pakalpojumus attiecībā uz dažādiem transporta veidiem, labāk pārvaldīt transportu, uzlabot informāciju lietotājiem un padarīt transportu drošāku un koordinētāku. 2023. gada 22. novembrī tika pieņemta [Direktīva \(ES\) 2023/2661](#), ar ko pārskata Direktīvu 2010/40/ES, lai paātrinātu un koordinētu ITS ieviešanu nolūkā uzlabot drošību, satiksmes efektivitāti un autovadītāju komfortu.

EIROPAS PARLAMENTA LOMA

Eiropas Parlaments aktīvi atbalsta transporta tirgu liberalizāciju un ilgtspējīgas mobilitātes modeli, bet tajā pašā laikā ir arī vienmēr uzsvēris, ka transporta tirgu liberalizācija jāīsteno vienlaikus ar visaptverošu sociālo, tehnisko un nodokļu noteikumu, kā arī drošības standartu saskaņošanu.

Eiropas Parlaments 2003. gada 12. februārī pieņēma [rezolūciju](#) par Komisijas 2001. gada Balto grāmatu "Eiropas transporta politika 2010. gadam: laiks izlemt" ([COM\(2001\)0370](#)). Tajā Parlaments uzsvēra, ka Eiropas transporta politikas

pamatā un tās normai vajadzētu būt ilgtspējīgai attīstībai. Tas uzstāja, ka nepieciešams izveidot kopēju un integrētu transporta sistēmu.

Komisija 2007. gada 25. septembrī publicēja Zaļo grāmatu "Ceļā uz jaunu pilsētu mobilitātes kultūru" ([COM\(2007\)0551](#)), kuru papildināja, Parlamentam 2008. gada 9. jūlijā pieņemot [rezolūciju](#) ar tādu pašu nosaukumu. Turklāt Parlaments 2009. gada 23. aprīlī pieņēma vēl vienu [rezolūciju](#) "Rīcības plāns mobilitātei pilsētās". Neilgi pēc tam Komisija atbildēja uz šo rezolūciju, nākot klajā ar paziņojumu ar tādu pašu nosaukumu "Rīcības plāns mobilitātei pilsētās" ([COM\(2009\)0490](#)), kas publicēts 2009. gada 30. septembrī.

Pēc tam, kad Komisija publicēja paziņojumu ([COM\(2009\)0279](#)) "Ilgtspējīga nākotne transportam – ceļā uz integrētu, uz tehnoloģijām balstītu un ērti izmantojamu sistēmu", Parlaments pieņēma [rezolūciju "Ilgtspējīga nākotne transportam" 2010. gada 6. jūlijā](#).

Pēc 2011. gada Baltās grāmatas publicēšanas Parlaments pieņēma divas rezolūcijas. Pirmā bija 2011. gada 15. decembra [rezolūcija](#) ar nosaukumu "Ceļvedis uz Eiropas vienoto transporta telpu – virzība uz konkurētspējīgu un resursefektīvu transporta sistēmu". Šajā rezolūcijā Parlaments novērtēja galvenos 2011. gada Baltajā grāmatā izklāstītos mērķus un daļēji apstiprināja gūtos panākumus tās īstenošanā.

Pēc vēl viena Komisijas paziņojuma "Kopīgiem spēkiem virzībā uz konkurētspējīgu un resursu ziņā efektīvu mobilitāti pilsētās" ([COM\(2013\)0913](#)), kas publicēts 2013. gada 17. decembrī, Parlaments 2015. gada 2. decembrī pieņēma rezolūciju "[Ilgtspējīga mobilitāte pilsētās](#)". Šajā rezolūcijā dalībvalstis un pilsētas tiek mudinātas izstrādāt ilgtspējīgus pilsētu mobilitātes plānus, kuros priekšroka tiktu dota zema emisijas līmeņa transporta veidiem, transportlīdzekļiem, ko darbina ar alternatīvām degvielām, un inteligentām transporta sistēmām.

Parlaments 2015. gada 9. septembrī pieņēma otru [rezolūciju par 2011. gada Baltās grāmatas par transportu īstenošanu – novērtējums un virzība uz ilgtspējīgu mobilitāti](#). Saistībā ar vidusposma pārskatu Komisija 2016. gada 1. jūlijā publicēja darba dokumentu "2011. gada Baltās grāmatas par transportu īstenošana – piecus gadus pēc tās publicēšanas: sasniegumi un problēmas" ([SWD\(2016\)0226](#)). Parlaments aicināja Komisiju attiecībā uz sākotnēji noteiktajiem mērķiem saglabāt vismaz tādu pašu vērienu. Parlaments ir izstrādājis arī vairākus ieteikumus, kuru mērķis ir panākt visu transporta veidu integrāciju, lai izveidotu efektīvāku, ilgtspējīgāku, konkurētspējīgāku, lietotājiem pieejamāku un praktiskāku transporta sistēmu.

2017. gada decembrī pieņemtajā [rezolūcijā](#) par Eiropas mazemisiju mobilitātes stratēģiju Parlaments uzsvēra, ka transporta nozarei ir jāsniedz lielāks ieguldījums klimata mērķu sasniegšanā.

Pēc Komisijas paziņojuma "Virzība uz alternatīvo degvielu visplašāko izmantošanu – rīcības plāns par alternatīvo degvielu infrastruktūru" ([COM\(2017\)0652](#)) Parlaments 2018. gada oktobrī pieņēma [rezolūciju, kurā Komisija tiek aicināta pārskatīt Direktīvu 2014/94/ES](#) par alternatīvo degvielu infrastruktūras ieviešanu un koncentrēties uz tās pienācīgu īstenošanu. Rezultātā Komisija 2021. gada jūlijā pārskatīja AFIR (kā minēts iepriekš).

Parlaments arī ir atzinīgi novērtējis Komisijas paziņojumu "Ceļā uz automatizētu pārvietošanos" ([COM\(2018\)0283](#)), bet [2019. gada 15. janvāra rezolūcijā](#) Parlaments uzsvēra, ka Eiropas ekonomikā iesaistītajiem ir jāapvieno spēki, lai uzņemtos vadošo lomu globālajā autonomajā transportā. Tomēr Parlaments arī uzsvēra gaidāmās ētikas problēmas un aicināja Komisiju kopā ar citām ieinteresētajām personām izstrādāt mākslīgā intelekta ētikas pamatnostādnes.

Parlaments 2020. gada janvārī pieņēma [rezolūciju par Eiropas zaļo kursu](#), kas bija atbilde uz Komisijas paziņojumu un iekļāva dažas ievirzes transporta jomā sadaļā "Paātrināt pāreju uz ilgtspējīgu un viedu mobilitāti".

Parlaments 2020. gada 13. novembrī pieņēma [rezolūciju "Investīciju plāns ilgtspējīgai Eiropai – kā finansēt zaļo kursu"](#), kurā ietverts arī Transporta un tūrisma komitejas ieguldījums.

Saistībā ar Covid-19 uzliesmojumu un tā ietekmi uz transporta nozari Parlaments 2020. gada 19. jūnijā pieņēma [rezolūciju par transportu un tūrismu 2020. gadā un pēc tam](#), kurā aicināts ātri sniegt transporta un tūrisma nozarēm īstermiņa un ilgtermiņa atbalstu, lai nodrošinātu to izdzīvošanu un konkurētspēju. Kopš 2020. gada marta Parlaments, izmantojot steidzamības procedūru, ir pieņēmis arī vairākus saistītus aktus ar mērķi vērsties pret pandēmijas tūlītējo negatīvo ietekmi uz transporta nozari.

Parlaments 2022. gada jūnijā pieņēma [rezolūciju par Komisijas priekšlikumu par Sociālo klimata fondu](#). Parlaments nobalsoja par jēdziena "mobilitātes nabadzība" definīciju, kas attiecas uz māsaimniecībām, kurām ir ierobežota piekļuve transportam par pieņemamu cenu vai kurām ir augstas transporta izmaksas. Parlaments norādīja, ka fonda atbalstītajiem pasākumiem un investīcijām būtu jāpalīdz mazaizsargātām māsaimniecībām un transporta lietotājiem.

Parlaments 2023. gada februārī pieņēma [rezolūciju par ES velotransporta stratēģiju](#). Tas ierosina veicināt riteņbraukšanas paradumus un zaļo pārkārtošanos Eiropas Savienībā, izveidojot specializētākas riteņbraukšanas joslas, velosipēdu stāvvietas un samazinot PVN par velosipēdu un e-velosipēdu piegādi, remontu un nomu. Pēc Parlamenta rezolūcijas Komisija nāca klajā ar priekšlikumu Eiropas deklarācijai par velotransportu, kas jāparaksta Eiropas Parlamentam, Padomei un Komisijai. Pēc tam, kad sarunas par priekšlikumu bija pabeigtas, 2024. gada 3. aprīlī tika parakstīta [Eiropas deklarācija par velotransportu](#). Deklarācijā ir noteikts visaptverošs principu kopums, kura mērķis ir pilnībā atrisināt velotransporta potenciālu ES.

Plašāka informācija par šo tematu atrodama [Transporta un tūrisma komitejas](#) tīmekļa vietnē.

Stephanie Dupont / Ariane Debyser / Olena Kuzhym
05/2024