

Europos ekonomikos ir socialinių reikalų komiteto nuomonė dėl baltosios knygos „Bendros Europos transporto erdvės kūrimo planas. Konkurencingos efektyviu išteklių naudojimu grindžiamos transporto sistemos kūrimas“ –

COM(2011) 144 galutinis

(2012/C 24/32)

Pranešėjas **Pierre-Jean COULON**

Bendrapranešėjis **Stefan BACK**

Europos Komisija, vadovaudamasi Sutarties dėl Europos Sąjungos veikimo 304 straipsniu, 2011 m. kovo 28 d. nusprendė pasikonsultuoti su Europos ekonomikos ir socialinių reikalų komitetu dėl

Baltosios knygos „Bendros Europos transporto erdvės kūrimo planas. Konkurencingos efektyviu išteklių naudojimu grindžiamos transporto sistemos kūrimas“

COM(2011) 144 galutinis.

Transporto, energetikos, infrastruktūros ir informacinės visuomenės skyrius, kuris buvo atsakingas už Komiteto parengiamąjį darbą šiuo klausimu, 2011 m. spalio 7 d. priėmė savo nuomonę.

475-ojoje plenarinėje sesijoje, įvykusioje 2011 m. spalio 26–27 d. (spalio 26 d. posėdis), Europos ekonomikos ir socialinių reikalų komitetas priėmė šią nuomonę 170 nariams balsavus už, 3 prieš ir 8 susilaikius.

1. Išvados ir rekomendacijos

1.1 Europos ekonomikos ir socialinių reikalų komitetas (EESRK) iš esmės teigiamai vertina baltąją knygą „Bendros Europos transporto erdvės kūrimo planas. Konkurencingos efektyviu išteklių naudojimu grindžiamos transporto sistemos kūrimas“ (toliau – planas). Šiame plane pateikta strategija didžiąja dalimi atitinka ankstesnėse Komiteto nuomonėse pateiktus pasiūlymus. Tačiau kai kuriais klausimais EESRK turi tam tikrų abejonių.

1.2 EESRK sutinka, kad užsibrėžtas tikslas iki 2050 m. sumažinti 60 proc. transporto sektoriaus į aplinką išskiriamų šiltnamio efektą sukeliančių dujų kiekį yra didelis iššūkis, tačiau jis atitinka bendrus ES klimato politikos tikslus ir užtikrina pakankamą pusiausvyrą tarp poreikio skubiai mažinti išmetamą šiltnamio efektą sukeliančių dujų kiekį ir laiko, kurio reikia energijos vartojimo efektyvumui bendroje Europos transporto erdvėje padidinti ir sukurti naujas ir tvarias kuro rūšis ir variklių sistemas, kurios padėtų sumažinti priklausomybę nuo iškastinio kuro.

1.3 EESRK pastebi didelį atotrūkį tarp tikslų, jų siekimo būdų ir jiems pasiekti reikalingo finansavimo. EESRK rekomenduoja geriau susieti plano strategines priemones (numatytas įgyvendinti iki 2050 m.) ir praktines ir skubias priemones (numatytas įgyvendinti iki 2020 m. ir 2030 m.).

1.4 Plane pagrįstai teigiama, kad, siekiant padidinti alternatyvioms transporto rūšims tenkančią rinkos dalį, reikės didelių

investicijų į infrastruktūrą, tačiau dokumente iš esmės kalbama tik apie būsimo pagrindinio TEN-T tinklo finansavimą ir nurodoma keletas galimų būdų, kaip rasti bent dalį reikiamo finansavimo. Ne visais atvejais įmanomas finansavimas iš rinkliavų ir privatus finansavimas. Tai pasakytina ir apie infrastruktūrą apskritai, įskaitant vis dar reikalingą kelių infrastruktūrą ir priežiūrą. EESRK rekomenduoja transporto infrastruktūrai skirti pakankamai lėšų pagal daugiamečę finansinę programą po 2013 m. Būsiamiems projektams reikia geresnio valstybių narių ir ES institucijų veiksmų, susijusių su planavimo kriterijų ir prioritetų nustatymu, koordinavimu. Be to, į šiuos projektus reikia įtraukti ir esamos infrastruktūros modernizavimą.

1.5 EESRK remia efektyvą ir tikrai tvaraus Europos transporto strategiją, kurioje būtų atsižvelgta į ekonominius, aplinkos ir socialinius iššūkius, plėtojimą. Plėtojant visų rūšių transportą būtina skirti daugiau dėmesio socialiniams dialogui ir jį stiprinti. EESRK nepitaria plane minimiems būtiniausiems paslaugos reikalavimams. Šis klausimas kiekvienoje ES valstybėje narėje turi būti sprendžiamas kolektyvinėse derybose. Jis pritaria Komisijos požiūriui, kad socialinis dialogas – labai svarbi priemonė siekiant išvengti socialinių konfliktų visišškai gerbiant darbuotojų kolektyvinių veiksmų teisę pagal Sutarties dėl Europos Sąjungos veikimo 151 straipsnį.

1.6 Svarbu ne tik pabrėžti būtinybę transporto sektoriuje kurti kokybiškas darbo vietas užtikrinančias darbo sąlygas, bet ir pasiūlyti priemonių, kuriomis būtų stiprinamas mokymas ir padedama rinkos dalyviams įgyvendinti įdarbinimo planus. Apskritai socialinis plano matmuo silpnai išplėtotas.

1.7 Plane gana mažai optimizmo, kai kalbama apie galimybę sumažinti krovinių kelių transporto išmetamo anglies dioksido kiekį. Galbūt greta naujų varymo sistemų ir degalų kūrimo skatinimo reikėtų numatyti taikyti dar daugiau priemonių, leidžiančių optimizuoti šios transporto rūšies naudojimą ir sumažinti jo kelionių skaičių, tačiau kartu išsaugoti bendrą pajėgumą taikant „e. krovinių“ sistemas, geresnę logistiką, naudojant geresnes transporto priemones ir vystant ekologiškus koridorius.

1.8 Nors plane remiamasi keleto transporto rūšių naudojimo kartu principu, kuris yra vienas iš įvairių transporto rūšių derinimo aspektų, jame taip pat siūlomi konkretūs tikslai vieną dalį kelių transportu vežamų krovinių pakeisti kita transporto rūšimi (pavyzdžiui, 30 proc. didesniais nei 300 km atstumais vežamų krovinių gabenti kita transporto rūšimi, t. y. geležinkelių arba vandens transportu, iki 2030 m., o iki 2050 m. šis skaičius turėtų viršyti 50 proc.). Šiam siūlomam „vienam visiems tinkamam metodui“ trūksta tinkamo mokslinio pagrindo ir nei baltojoje knygoje, nei poveikio įvertinime nepaaiškinama tokio apribojimo logika.

1.9 Plane siūloma išplėsti liberalizavimo politiką, visų pirma geležinkelių transporto sektoriuje. EESRK nariai norėtų, kad būtų pagrįstai įvertinti įvairiose ES valstybėse narėse įgyvendintų reformų rezultatai, visų pirma priemonės, kuriomis buvo atskirtas infrastruktūros valdymas ir paslaugų teikimas, taip pat įvertinta, ar dėl šių reformų padaugėjo keliaujančių ir besinaudojančių geležinkelio transportu, koks jų poveikis saugai, užimtumui, paslaugų kokybei, gamybos sąnaudoms ir kainų prieinamumui (turint omenyje keleivius).

1.10 Plane siūloma įvesti privalomą nuostatą, kad viešųjų paslaugų sutartys būtų sudaromos tik pagal konkurencinių konkursų rezultatus. EESRK tikisi, kad Europos Komisija, prieš pateikdama pasiūlymus šiuo klausimu ir ne vėliau kaip per šešis mėnesius nuo 2014 m. gruodžio 3 d., parengs ataskaitą dėl Reglamento (EB) Nr. 1370/2007 įgyvendinimo, kaip numatyta šio dokumento 8 straipsnio 2 dalyje.

1.11 Komitetas pabrėžia miestų viešajam transportui tenkanti uždavinį įgyvendinant darnią transporto politiką. Būtina vystyti efektyvų, saugų ir prieinamą miestų viešąjį transportą, kad jis galėtų konkuruoti su individualiomis transporto priemonėmis. Vystyti miestų viešąjį transportą labai svarbu, kadangi tai turi negincijamos naudos siekiant sumažinti išmetamų taršalų kiekį, triukšmą ir spūstis. Todėl Komitetas pritartų, kad Europos Sąjunga, nepažeisdama subsidiarumo principo, nustatytų valstybėms narėms miestų viešojo transporto vystymo tikslus ir struktūrinių bei sanglaudos fondų lėšomis remtų miestų viešojo transporto vystymą, taip pat skatintų judumo mieste observatorijos veiklą.

1.12 Galiausiai plane iškeliama krovinių vežimo mieste klausimas, bet jis svarstomas pernelyg siaurai ir atsargiai. Buvo galima išnagrinėti bendrų veiksmų ir pasiūlymų dėl privalomų teisės aktų pagrįstumą ir galimybę, kadangi paskutinis krovinių pristatymo etapas mieste yra nepaprastai svarbus prekių judėjimui vidaus rinkoje ir tvarių transporto rūšių pasirinkimo skatinimui.

2. Įžanga

2.1 1992–2001 m. baltosiose knygos pagrindinis siekis buvo sukurti tvaresnį transportą, pavyzdžiui, nuo kelių transporto pereinant prie mažiau aplinkai žalos darančių transporto rūšių (jūrų, vidaus vandens kelių ir geležinkelių transporto), skatinant priimti aplinkai žalos nedarančius sprendimus, įpareigojant transporto sektorių padengti sąnaudas, kurias patiria visuomenė dėl išorės sąnaudų internalizavimo, taip pat efektyviai planuojant sumažinti transporto poreikius.

2.2 Bėgant laikui, 2006 m. atliekant Europos Komisijos 2001 m. paskelbtos baltosios knygos laikotarpio vidurio peržiūrą, dėmesys buvo perkeltas į įvairių rūšių transporto derinimą, veiksmingai veikiančias daugiarūšio vežimo grandines ir būtinybę turėti tokią infrastruktūrą ir paramos sistemą, kurios leistų sumažinti transporto sektoriaus ekologinį pėdsaką.

2.3 Šis planas nuo ankstesnių baltųjų knygų skiriasi tiek savo užmoju, kadangi apima ilgesnį negu keturių dešimtmečių laikotarpį iki 2050 m. (kai kurie tikslai nustatyti trumpesniajam laikotarpiui – iki 2020 m. ir 2030 m.), tiek aiškia nuostata, kad judumo ribojimas nėra išeitis. Vis dėlto plane nustatyti plataus užmojo tvarumo tikslai, visų pirma energijos vartojimo efektyvumo, priklausomybės nuo naftos mažinimo, išmetamo šiltnamio efektą sukeliančių dujų kiekio mažinimo ir technologinės plėtros klausimais.

3. Bendrosios pastabos

3.1 EESRK teigiamai vertina planą, kuris, jo nuomone, vertingai prisideda prie veiksmingos ir tvarios Europos transporto sistemos kūrimo. Šiame plane pateikta strategija didžiąja dalimi atitinka ankstesnėse Komiteto nuomonėse pateiktus pasiūlymus.

3.2 Tenka apgailestauti, kad siūlomų priemonių sąrašą pateikta labai mažai su įgyvendinimo terminais susijusios informacijos. Kai kuriuos terminus būtų galima nuspėti priemonių sąrašą gretinant su dešimčia tikslų, kurie apibrėžti plano 2.5 skyriuje, tačiau tai tik spėliojimas. Praktiškai plane pasigendama aiškesnio strateginių priemonių (numatytų įgyvendinti iki 2050 m.) ir taktinių priemonių susiejimo (jas galima įgyvendinti jau dabar). Visų pirma, plane turėtų būti išdėstytas išsamesnis 2013–2020 m. laikotarpio darbo planas.

3.3 EESRK pripažįsta, kad transportas yra esminis konkurencingumo ir gerovės veiksnys, taip pat būtinybę kurti kompleksinę Europos transporto sistemą ir poreikį stiprinti tvarumo matmenį ir skatinti mažai anglies dioksido išskiriančių transporto rūšių naudojimą, siekti energijos ir išteklių vartojimo efektyvumo, didinti tiekimo saugumą ir savarankiškumą ir mažinti spūstis keliuose. EESRK pritaria tam, kad būtų optimizuota daugiarūšio vežimo logistikos grandinių veikla ir veiksmingiau naudojama transporto infrastruktūra. Jis taip pat remia plano strategiją taikyti daugiau į rinką orientuotų priemonių nei buvo numatyta ankstesnėse baltosiose knygos.

3.4 Ankstesnėse nuomonėse EESRK yra prašęs imtis aiškių ir konkrečių veiksmų, kurie leistų pasiekti norimų tikslų. Kai kuriais aspektais planą galima vertinti kaip labai pažangų, pavyzdžiui, 13 punkte pateikta bendra nuostata, kad nieko nekeičiant nebus pasiekta gerų rezultatų siekiant nepriklausomybės nuo naftos, mažinant išmetamą CO₂ kiekį ir dėl nelaimingų atsitikimų ir triukšmo patiriamas socialines sąnaudas.

3.5 Dauguma numatytų iniciatyvų siekiama bendroje Europos transporto erdvėje sukurti įvairių transporto rūšių derinimu grindžiamą transporto sistemą. Komitetas palankiai vertina tai, kad pabrėžiamas įvairių transporto rūšių derinimas. EESRK pabrėžia kad įvairių transporto rūšių derinimo koncepcija, kuria grindžiamas planas, reiškia visų transporto rūšių ir jų jungčių optimizavimą. Tačiau dėl kai kurių plane numatytų priemonių vertėtų pateikti keletą pastabų.

3.6 Plane nustatyti labai plataus užmojo tikslai siekti ekologiškesnės transporto sistemos, tačiau jų įgyvendinimo būdai ir tam numatytos lėšos neatitinka realybės. EESRK nuogaštuoja dėl atotrūkio tarp tikslų, jų siekimo būdų ir jiems pasiekti reikalingo finansavimo.

3.7 Ilgalaiškės trukmės tikslas iki 2050 m. 60 proc. sumažinti transporto sektoriuje išmetamą CO₂ kiekį yra tikrai labai plataus užmojo, jis gali lemti technikos ir politikos raidą transporto srityje, jeigu tik šio tikslo artimiausiu metu nebus atsiskaityta.

3.8 EESRK pripažįsta, kad su išmetamųjų teršalų mažinimu susijęs tikslas atitinka bendrą ES poziciją dėl klimato apsaugos ir leidžia užtikrinti pusiausvyrą tarp būtinybės greitai sumažinti išmetamą šiltnamio efektą sukeliančių dujų kiekį ir galimybės skubiai naudoti alternatyvius degalus ES ekonomikai svarbiame transporto sektoriuje. Komitetas siūlo šį ilgalaikį plano tikslą papildyti keletu konkretesnių išmatuojamų vidutinės trukmės tikslų, susijusių su priklausomybės nuo naftos mažinimu, taip pat triukšmo ir oro taršos mažinimu.

3.9 EESRK atkreipia dėmesį į aiškų ir svarbų teiginį plano 18 punkte, kad „judumo ribojimas nėra išeitis“. Komiteto nuomone, labai svarbu, kad šis teiginys nebūtų vertinamas kaip pasipriešinimas bet kokiai priemonei, kuria siekiama kurti efektyviai energiją naudojančią transportą ir mažinti išmetamųjų teršalų kiekį, pavyzdžiui, optimizuojant transporto priemonių įkrovimą ir geriau organizuojant logistiką pasiekti didesnių pakrovimo koeficientų, taip pat skatinant išnaudoti viešojo transporto galimybes. Šios plane nurodytos priemonės apskritai yra vertinamos teigiamai. Juo skatinami elgesio ir vartojimo pokyčiai. Akivaizdu, kad bus labai sunku pasiekti plane nustatytų

išmetamųjų teršalų kiekio mažinimo tikslų ir patenkinti ES visuomenės judumo poreikius. Visų pirma dėl šios priežasties EESRK mano, kad 18 punkto teiginys yra svarbus.

3.10 Kalbant apie geležinkelių transportą, EESRK remia būtinybę veiksmingai naudoti turimus išteklius koordinuojant nedidelių siuntų pristatymą ir kurti ekologiškus daugiarūšio krovinių vežimo koridorius plėtojant viešojo ir privačiojo sektorių subjektų bendradarbiavimą. Tačiau EESRK atkreipia dėmesį į tai, kad plataus užmojo tikslas sumažinti išmetamo anglies dioksido kiekį 60 proc. gali pareikalauti papildomų ir ryžtingesnių priemonių.

3.11 Plane pabrėžiama, kad būtina stiprinti kelių transportui alternatyvių transporto rūšių konkurencingumą. Komitetas remia šį tikslą tuo atveju, jei jo būtų siekiama skatinant geležinkelio, vidaus vandens kelių transporto pajėgumus ir kokybę, trumpųjų nuotolių laivybą ES viduje, taip pat veiksmingas įvairiarūšio transporto paslaugas, bet ne darant kliūtis veiksmingo ir tvaraus kelių transporto vystymui ES.

3.12 Europos Komisija ir valstybės narės, aktyviai skatinamos alternatyvius transporto rūšis, taip pat turėtų siekti, kad kelių transportas būtų tvaresnis ekonominiu, ekologiniu ir socialiniu požiūriu. EESRK nuogaštuoja dėl įtampos, susidariusios dėl skirtingų socialinės apsaugos ir darbo užmokesčio standartų krovinių vežimo kelių transportu rinkoje. Komitetas pabrėžia socialinio dialogo šiam sektoriuje ir veiksmingo 2011 m. gruodžio 4 d. įsigaliosiančiame kelių transporto dokumentų pakete numatytų priežiūros priemonių įgyvendinimo svarbą. EESRK ragina Komisiją atidžiai stebėti, kaip šį paketą įgyvendins valstybės narės, taip pat prašo Komisijos ir valstybių narių skirti išteklių, reikalingų kelių transporto teisės aktams įgyvendinti ir kontroliuoti, kaip jų laikomasi. ES turėtų imtis priemonių užtikrinti sąžiningą konkurenciją, tinkamas darbo sąlygas ir didesnę saugumą keliuose, įskaitant trečiųjų šalių krovinių vežimo kelių transportu operatorių galimybes pateikti į transporto vidaus rinką ir galimą rinkos iškraipymo riziką.

3.13 Plane pagrįstai teigiama, kad, siekiant padidinti alternatyvioms transporto rūšims tenkančią rinkos dalį, reikės didelių investicijų į infrastruktūrą. Tai pasakytina ir apie kelių transportą. Tačiau dokumente aiškiai nenurodoma, kaip ši infrastruktūra bus finansuojama. Vis dėlto spręsti finansavimo problemas pritraukiant privatų kapitalą ir įvedant mokesčius už naudojamą infrastruktūrą nėra universalus sprendimas. Kaip jau yra pareiškęs ne vienoje ankstesnėje savo nuomonėje, Komitetas pritaria sąnaudų internalizavimui transporto sektoriuje. Komitetas sutinka, kad pagal principą „teršėjas moka“ ekonominės priemonės turi atspindėti realią transporto kainą mūsų visuomenei ir keisti elgesį rinkoje tvarumo linkme. Šiuo požiūriu, pilnas iš šių papildomų mokesčių turi būti skiriamas tvariam transportui vystyti ir visai transporto sistemai gerinti, kad būtų galima sukurti iš tiesų tvarią judumo politiką. Šie mokesčiai turėtų būti atskirti nuo mokesčių, kurie renkami finansavimo tikslais pagal principą „naudotojas moka“.

3.14 Išorės sąnaudų internalizavimo klausimu EESRK pakartoja, kad ši priemonė turi būti vienodai taikoma visoms transporto rūšims ⁽¹⁾. Neseniai pateiktoje nuomonėje EESRK padarė išvadą, kad ES turi transporto sistemai taikomus mokesčius laipsniškai pakeisti veiksmingesnėmis rinkos dėsniais paremtomis priemonėmis, kad į kainų nustatymo struktūrą būtų galima internalizuoti išorės sąnaudas.

3.15 Komitetas labai abejoja, ar plano konkretus tikslas viena transporto rūšimi vežamų krovinių dalį keisti kita, t. y. 30 proc. didesniais nei 300 km atstumais vežamų krovinių gabenti kita transporto rūšimi, pavyzdžiui, geležinkelių arba vandens transportu, iki 2030 m., o iki 2050 m. šis skaičius turėtų viršyti 50 proc., yra tinkamas. Šiam siūlomam „vienam visiems tinkamam metodui“ trūksta tinkamo mokslinio pagrindo ir nei baltojoje knygoje, nei poveikio įvertinime nepaaiškinama tokio apribojimo logika. Be to, įgyvendinus tokią viziją būtų užkrauta sunki našta daugeliui periferinių valstybių narių ir pažeistas teritorinės sanglaudos principas. EESRK ragina Komisiją daug dėmesio skirti šiam klausimui ir pateikti visus reikiamus paaiškinimus. EESRK, be kita ko, pabrėžia, kad apie 85 proc. krovinių yra vežami mažesniais nei 150 km atstumais, taigi atrodo, kad artimiausiais dešimtmečiais veikiausiai nebus kitos alternatyvos kaip kelių transportas.

3.16 Tai pasakytina ir apie tikslą didžiąją keleivių vežimo vidutiniais nuotoliais dalį vykdyti traukiniais. Viešam transportui naudoti daugiau tolimojo susisiekimo autobusų galėtų būti vienas tinkamų sprendimų, tačiau šiam aspektui plane dėmesio neskiriama.

4. Konkrečios pastabos

4.1 EESRK remia transeuropinių transporto tinklų programą. Jis primena, kad išsiplėtusioje Europos Sąjungoje išaugo transporto infrastruktūros poreikiai, todėl reikėtų apsvaistyti galimybes pritaikyti dabartinę politiką ir jos įgyvendinimo priemonės būsimiems uždaviniams ⁽²⁾.

4.2 EESRK pritaria, kad būtų sukurta Bendro Europos dangaus sistema, kuri yra labai svarbus veiksnys siekiant užtikrinti Europos aviacijos sektoriaus konkurencingumą pasaulio rinkoje. Komitetas ragina visus aviacijos sektoriaus suinteresuotuosius subjektus dėti daugiau pastangų, kad oro transporto sektoriuje būtų visapusiškai ir greitai įgyvendinti ES plataus užmojo saugumo, išlaidų veiksmingumo, pajėgumų ir tvarumo tikslai.

⁽¹⁾ EESRK nuomonė dėl išorės sąnaudų internalizavimo, OL C 317, 2009 12 23, p. 80.

⁽²⁾ EESRK nuomonė dėl ES transporto politikos darnaus vystymo ir TEN-T tinklų planavimo, OL C 248, 2011 8 25, p. 31.

4.3 Komitetas primena, kad būtina sukurti bendrą Europos geležinkelių erdvę, kuri būtų pajėgi tvariai konkuruoti su kitomis transporto rūšimis. EESRK pabrėžia būtinybę sudaryti sąlygas, kurios visų rūšių transportui kuo geriau užtikrintų vienodas galimybes rinkoje ir vienodą finansavimą ⁽³⁾.

4.4 Komitetas primena, kad bendros Europos geležinkelių erdvės sukūrimas labai priklauso nuo pažangos techninio sąveikumo srityje ⁽³⁾.

4.5 Plane siūloma išplėsti liberalizavimo politiką geležinkelių transporto sektoriuje. Tačiau prieš pradėdant darbus šia linkme (įskaitant struktūrinę paslaugų ir infrastruktūros atskirymą) EESRK prašo atlikti tinkamą jų poveikio geležinkelių konkurencingumui, paslaugų kokybei ir gamybos sąnaudoms įvertinimą, kad būtų galima tinkamai atsižvelgti į labai skirtingą valstybių narių įvairių reformų patirtį.

4.6 EESRK kartoja, kad būtina ieškoti naujų geležinkelių infrastruktūros finansavimo šaltinių remiantis objektyvia lyginamąja sąnaudų ir naudos analize. Todėl EESRK primena savo neseniai priimtoje nuomonėje dėl bendros Europos geležinkelių erdvės pateiktą pasiūlymą apsvaistyti galimybes paskatinti investicijas atsižvelgiant į komunikate „Kuriamas Bendrosios rinkos aktas“ 15 pasiūlymą „skatinti kurti Europos obligacines paskolas projektams finansuoti“ ir 16 pasiūlymą „išnagrinėti priemones, kuriomis gali būti skatinamos privačios investicijos, ypač ilgalaikės, kad būtų labiau prisidedama prie strategijos „Europa 2020“ įgyvendinimo“. EESRK pritaria pasiūlymui sukurti bendrą „transporto“ fondą tik tuomet, jei jis būtų nešališkas ir būtų užtikrinta paramos visoms transporto rūšims pusiausvyra ⁽³⁾.

4.7 Plane siūloma įvesti privalomą nuostatą, kad viešųjų paslaugų sutartys būtų sudaromos tik pagal konkursų rezultatus. EESRK tikisi, kad Europos Komisija prieš pateikdama pasiūlymus šiuo klausimu ir ne vėliau kaip per šešis mėnesius nuo 2014 m. gruodžio 3 d. parengs ataskaitą dėl Reglamento (EB) Nr. 1370/2007 įgyvendinimo, kaip numatyta šio dokumento 8 straipsnio 2 dalyje.

4.8 Komitetas pabrėžia, kad Europos laivyba užima pirmaujančią poziciją pasaulio laivybos paslaugų sektoriuje. Į tarptautinį laivybos pobūdį reikia atsižvelgti sprendžiant įvairius klausimus, pavyzdžiui, laisvas patekimas į rinką, ES laivybos konkurencingumas, aplinkos apsauga ir darbo rinkos.

⁽³⁾ EESRK nuomonė dėl Bendros Europos geležinkelių erdvės, OL C 132, 2011 5 3, p. 99.

4.9 EESRK primena, kad ES valstybės narės yra raginamos ratifikuoti Tarptautinės darbo organizacijos (TDO) Darbo jūroje konvenciją. Reikėtų, kad ES teisės aktai visiškai derėtų su tarptautinių teisės aktų nuostatomis, visų pirma, TDO Darbo jūroje konvencija ir Tarptautinės jūrų organizacijos (TJO) Konvencija dėl jūrininkų rengimo, atestavimo ir budėjimo normatyvų nepažeidžiant aukštesnių standartų, kurie gali egzistuoti ES.

4.10 „Mėlynosios zonos“, t. y. plane skatinamos sukurti bendros Europos transporto erdvės tikslas – sumažinti muitinės procedūrų administracines kliūtis jūrų transportui ES viduje. Tai sveikintina iniciatyva. Kadangi ši iniciatyva nesusijusi su socialiniais standartais, EESRK tikisi, kad Tarptautinės darbo organizacijos 2006 m. Darbo jūroje konvencija, kuri greitai laiku bus pradėta taikyti ir įgyvendinti ES valstybėse narėse, taps postūmiu taikyti socialinius jūrų sektoriaus standartus. EESRK pageidauja, kad Europos Komisija numatytų reikiamas priemones, kad būtų suderinti socialiniai standartai ES vidaus transporto srityje.

4.11 Kalbant apie ES registro ir ES vėliavos jūrų ir vidaus vandens kelių transportui sukūrimą, visų pirma reikėtų atidžiai įvertinti galimybę sukurti registrą. Iš tiesų praktiškai būtų sunku (ar netgi išvis neįmanoma) susieti šį registrą su sistema, kuri būtų naudinga, pavyzdžiui, būtų taikomi mažesni uosto mokesčiai, sumažėtų draudimo išlaidos ar būtų vykdoma mažiau patikrinimų. Įvairūs klausimai yra reguliuojami tarptautiniais ES valstybių narių susitarimais, kuriuose numatyta nacionalinio režimo taikymo sąlyga. Siekiant sukurti Europos registrą, turėtų būti vykdoma bendra ekonomikos valdysena ES lygmeniu, o tai kol kas nėra daroma.

4.12 Panašiai kaip Europos registro klausimas, nuolat svarstoma galimybė sukurti Europos pakrantės apsaugos tarnybą. Šis klausimas visų pirma aktualus ES valstybėms narėms, kadangi tai priklauso jų išimtininei kompetencijai. Pakrančių apsauga įvairiose valstybėse narėse vykdoma skirtingai, todėl kurti Europos pakrantės apsaugos tarnybą šiuo metu yra nenaudinga ar tiesiog per anksti. Todėl veikia reikėtų daugiau pastangų skirti glaudesniai įvairių valstybių narių pakrančių apsaugos tarnybų bendradarbiavimui, visų pirma sprendžiant nelegalios imigracijos ir prekybos narkotikais klausimus. O jau sukurtas bendradarbiavimo priemonės reikėtų stengtis tobulinti.

4.13 Norint pagerinti laivybos ekologinius rodiklius reikia didelių inovacijų. Todėl ES turi pagrindą persvarstyti specialių taisyklių dėl sieros kiekio laivų degaluose taikymą nuo 2015 m.

Baltijos ir Šiaurės jūrose ir išnagrinėti šios priemonės keliamą konkurencijos iškraipymo problemą, taip pat galimą poveikį galimybei vieną transporto rūšį keisti kita.

4.14 Plane nurodoma, kad kelių infrastruktūra finansuojama iš mokesčių, surenkamų taikant principus „naudotojas moka“ ir „teršėjas moka“. Verslo požiūriu yra naudinga eksploatuoti kelių labai intensyviu tranzitiniu eismu pasižyminčioje centrinėje Europos dalyje, tačiau tokia veikla rizikinga daugelyje periferinių valstybių narių. Panašiai būtų ir su dideliais kelių mokesčiais, kadangi dėl jų labiausiai nukentėtų iš periferinių regionų arba į juos krovinius gabenantys vežėjai ir tai galėtų iškreipti konkurenciją, visų pirma turint omenyje pasaulinėje rinkoje konkuruojančius pramonės sektorius. Reikėtų pabrėžti, kad infrastruktūros finansavimas paprastai yra valstybės ar netgi Europos Sąjungos kompetencija, tačiau turėtų būti numatyta šios taisyklės išimtis, kuri būtų taikoma tuo atveju, jei privatus finansavimas vykdomas vartotojams (įskaitant ekonomiškai ir fiziškai pažeidžiamus asmenis) priimtinomis sąlygomis.

4.15 EESRK atkreipia dėmesį į ketinimą įvesti liberalesnes taisykles dėl kelių kabotažo. Žinoma, Komitetas sutinka, kad dėl dabartinių kabotažo apribojimų pasiekiamas mažesnis pakrovimo koeficientas ir vykdoma daugiau kelionių be krovinių, taigi ir prieštarauja plane išdėstytai bendrai išteklių naudojimo optimizavimo politikai. Kita vertus, Komitetas norėtų pabrėžti, kad sektorius dar nepasiekė tokio socialinio ir mokesčio suderinimo ir jo vykdymo lygio, kurio reikia visiškam rinkos atvėrimui. Kabotažo apribojimų panaikinimas galėtų paaštrinti problemas, kylančias dėl skirtingų socialinės apsaugos ir darbo užmokesčio standartų. Socialinis dialogas ir atitinkama stebėseną laikantis kelių transporto dokumentų paketo, kuris bus pradėtas taikyti nuo 2011 m. gruodžio 4 d., gali padėti spręsti tokias problemas, kurias taip pat turėtų spręsti dabartinė aukšto lygio kelių transporto grupė, kuriai Komisija pavedė peržiūrėti šios rinkos veikimą. EESRK pabrėžia, kad būtina visapusiškai vykdyti Komandiruotųjų darbuotojų direktyvos nuostatas, visų pirma taikomas kabotažo paslaugas teikiantiems kelių transporto sektoriaus darbuotojams ⁽⁴⁾.

4.16 Norint sudaryti geresnes sąlygas laisvam prekių judėjimui ir laisvam tarptautinių transporto paslaugų teikimui, EESRK nuomone, labai svarbu sukurti tinkamą ir veiksmingą Europos kelių apmokestinimo sistemą, kuri padėtų išvengti įrangos transporto priemonėse ir sutarčių daugėjimo. EESRK remia tinkamo „vieno langelio“ visiems naudotojams sukūrimą.

⁽⁴⁾ EESRK nuomonė dėl ES politikos poveikio transporto sektoriaus darbuotojų galimybėms įsidarbinti, mokymo poreikiams ir darbo sąlygoms (tiriamoji nuomonė), OL C 248, 2011 8 25, p. 22.

4.17 Baltojoje knygoje nustatytas tikslas sumažinti mirčių keliuose skaičių 50 proc. iki 2020 m. ir 100 proc. iki 2050 m. Tačiau neseniai paskelbtose Politikos gairėse dėl kelių saugumo 2011–2020 m. apie komercinių kelių transportą nekalbama. Komitetas rekomenduoja 1) Europos Komisijai išnagrinėti visus veiksnius, kurie daro neigiamą poveikį saugai keliuose, įskaitant vairuotojų nuovargį, 2) kaupti suderintą ir išsamią statistiką, apimančią daugelį avarių keliuose aspektų, kad būtų galima išsiaiškinti tikras didelio kelių transporto avarių skaičiaus priežastis, 3) užtikrinti tinkamą paramą ir investicijas į saugias, apsaugotas, prieinamas ir nebrangias transporto priemonių stovėjimo aikšteles ir poilsio aikšteles vairuotojams profesionalams, 4) visuose būsimuose Europos lygiu priimamuose įstatymo galią turinčiuose teisės aktuose pirmenybę teikti saugos keliuose tikslui.

4.18 Komitetas taip pat palankiai vertina, kad atsižvelgta į pasaulinį transporto sektoriaus kontekstą ir pabrėžta būtinybę taikyti aplinkos apsaugos standartus kuo platesniu mastu.

4.19 Europos transporto mokslinių tyrimų, inovacijų ir jų diegimo strategijos tikslai kurti ir diegti mažiau aplinką teršiančias ir energiją efektyviau vartojančias varymo bei vežimo ir logistikos pagalbos sistemas yra daug žadantys.

4.20 EESRK palankiai vertina iniciatyvą parengti strateginį transporto technologijų planą jį atidžiai derinant su dabartiniu Europos strateginio energetikos technologijų planu, kad būtų galima užtikrinti spartų mokslinių tyrimų rezultatų diegimą, ir remia jau įgyvendinamas iniciatyvas, pavyzdžiui, Ekologiškų automobilių iniciatyvą ir 2010 m. ekologiškų transporto priemonių kūrimo strategiją.

4.21 Technologijų plėtros skatinimas ir judumo įpročius ir krovinių vežimo planavimą keičiančios priemonės – tai du svarbūs klausimai, iškelti Komisijos siūlomos strategijos antroje dalyje. Numatytos priemonės dera su laisvos rinkos vystymo tikslais, todėl yra teigiamai vertinamos.

4.22 Komitetas pabrėžia, kad siūlomos priemonės naujai elgsenai skatinti tiek krovinių, tiek keleivių vežimo srityje turi atitikti realius transporto poreikius, o viešojo transporto atveju turėtų būti atsižvelgta į socialines realijas. Pavyzdžiui, skirtingų transporto rūšių bilietų sistemos galėtų būti naudinga iniciatyva, bet Komitetas mano, kad būtų veiksmingiau taikyti pažangiausią mobiliojo telefono technologiją be popierinių bilietų, kuri leistų naudotis skirtingų transporto rūšių vežėjų paslaugomis turint mobilų telefoną su NFC (keitimosi duomenimis trumpu atstumu technologija) kortele arba lustu. Reikėtų apsvaistyti galimybę Europoje skubiai standartizuoti NFC technologiją siekiant

sudaryti sąlygas sklandžiai keisti vieną transporto rūšį kita ir kirsti valstybių sienas. Be to, naujomis priimtomis priemonėmis būtina siekti sumažinti transporto išlaidas.

4.23 Kalbant apie prekių transportą, Komitetas teigiamai vertintų planuojamą bendrą elektroninį vežimo dokumentą, jei jis padėtų sumažinti jau pernelyg didelį sutarčių formų skaičių.

4.24 Siekiant tolesnio transporto pramonės vystymo reikšmingas ir teigiamas žingsnis būtų atkreipti dėmesį į būtinybę sudaryti palankias sąlygas kokybiškoms darbo vietoms kurti. Todėl labai svarbu pasiūlyti priemonių, kurios leistų sustiprinti mokymą ir padėtų rinkos dalyviams įgyvendinti įdarbinimo planus visų rūšių transporto srityse.

4.25 EESRK primena savo neseniai parengtoje nuomonėje dėl ES transporto politikos socialinių aspektų pateiktą rekomendaciją skatinti moteris ir jaunimą imtis su transportu susijusio darbo imantis priemonių, kad visų rūšių transporto sektoriuose daugėtų kokybiškų darbo vietų, gerėtų darbo sąlygos, atsirastų daugiau su mokymu susijusių ir mokymosi visą gyvenimą (MVG) bei profesinių galimybių, gerėtų su sveikata ir sauga susijusios darbo sąlygos, darbuotojų sveikata ir sauga ir jie galėtų sėkmingiau derinti profesinę veiklą ir asmeninį gyvenimą⁽⁵⁾.

4.26 EESRK taip pat rekomenduoja veiksmingiau ir griežčiau taikyti valstybės pagalbos jūrų sektoriuje gairėse numatytas programas, visų pirma išnagrinėti galimybę sustiprinti valstybinių subsidijų arba mokesčių lengvatų sąsają su užimtumo garantijomis ir mokymo išipareigojimais.

4.27 Be to, Komitetas pritaria idėjai, kad būtina įkurti transporto sektoriaus socialinių reikalų, užimtumo ir mokymo observatoriją.

4.28 Apskritai socialinis plano matmuo yra silpnai išplėtotas. Plane visiškai nenagrinėjamas socialinio dempingo klausimas, dėl kurio rimtų problemų kyla mažiausiai trims sektoriams: kelių, vidaus vandens kelių ir jūrų transportui. Tinkamas darbo sąlygas ir vienodas galimybes galima užtikrinti vykdant socialinį dialogą ir įvedus būtiniausias darbo sąlygas, kaip tai siūloma plane. Tačiau sektoriams, kurie patiria tiesioginį žemų kainų konkurencijos poveikį, gali prireikti specialių priemonių,

⁽⁵⁾ EESRK nuomonė dėl ES politikos poveikio transporto sektoriaus darbuotojų galimybėms įsidarbinti, mokymo poreikiams ir darbo sąlygoms (tiriamoji nuomonė), OL C 248, 2011 8 25, p. 22.

pavyzdžiui, specialios valstybės pagalbos. Būsima valstybės pagalbos gairių jūrų transporto sektoriui peržiūra bus pirma galimybė šią pagalbą panaudoti ES ir EEE piliečių užimtumo didinimo ir mokymo tikslais.

4.29 Vis daugiau europiečių gyvena miestuose, todėl plane vertėtų dėmesio skirti miesto (keleivių ir krovinių) transportui. Plane patikslinama, kad miesto transportas neįeiną į ES teisėkūros kompetencijos sritį, todėl ES turi ribotas galimybes priimti politines priemones. Tačiau kalbant apie krovinių vežimą vis dėlto būtų galima pagrįstai iškelti klausimą, ar paskutinė kelionės atkarpa turi įtakos ir yra svarbi laisvam prekių judėjimu vidaus rinkoje. EESRK siūlo Europos Komisijai išnagrinėti galimybę prireikus nustatyti privalomas ES politines priemones šioje srityje. Komitetas dar kartą atkreipia dėmesį, kad dalis jo anksčiau nuomonėse pateiktų su miesto transportu susijusių pasiūlymų įtraukti į naują planą, pavyzdžiui, pasiūlymai dėl keleivių vežimo sistemų koordinavimo ir krovinių logistikos centrų.

4.30 EESRK teigiamai vertina tai, kad dėmesio buvo skirta elektra varomų transporto priemonių naudojimui ir būtinai baterijų įkrovimo infrastruktūrai, taip pat su tuos susijusiems standartizavimo klausimams. Savo nuomonėje šiuo klausimu⁽⁶⁾ Komitetas jau išreiškė tvirtą pritarimą siekti plačiau naudoti elektra varomas transporto priemones, ypač elektra varomas automobilius.

4.31 Plane bendrai kalbama apie būtinybę peržiūrėti taisyklės dėl svorio ir dydžio siekiant kuo efektyvesnio išteklių naudojimo. Vienas iš neatidėliotinai svarstytinų klausimų – koku mastu galima taikyti Europos modulinę sistemą (EMS), pagal kurią galimos visų iki 25,25 metro ilgio kelių transporto priemonių kombinacijos. Vis daugiau valstybių narių taiko šią sistemą nacionaliniam kelių eismui. Komitetui žinomos nesibaigiančios diskusijos dėl tokių transporto priemonių kombinacijų naudingumo. Komitetas apgailestauja, kad šis klausimas plane aiškiai nenagrinėjamas, ir mano, kad dabartinis draudimas tokias transporto priemones naudoti tarpvalstybiniam transportui tarp valstybių narių, kurios leidžia naudoti tokias transporto priemones, yra aiškus reglamentavimo trūkumas, kuris sudaro kliūtis laisvam prekių judėjimui per sienas ir prieštarauja tikslui padidinti transporto veiksmingumą bei tvarumą taikant įvairių transporto rūšių derinimo metodą. Todėl Komitetas ragina Komisiją imtis iniciatyvos panaikinti šį draudimą. Ilguoju laikotarpiu būtina įvertinti, ar galima susieti ilgesnių naujų kurą naudojančių kelių transporto priemonių naudojimą su daugiaraščių transporto koridorių vystymu, kuris plane numatytas kaip pagrindinio TEN-T tinklo dalis. Tas pats pasakytina ir apie

ilgesnių ir sunkesnių traukinių naudojimą ES siekiant padidinti geležinkelio jungčių pajėgumą tokiuose daugiaraščiuose koridoriuose. Komitetas žino, kad teigiamai įvertintas gali būti tik koks kelių transporto krovinių svorio pakeitimas, kuris neturėtų neigiamo poveikio daugiaraščių transporto vienetų naudojimui, visų pirma kombinuotam geležinkelių ir kelių transporto naudojimui. Žinoma, reikia kruopščiai įvertinti bet kokias papildomas infrastruktūros sąnaudas, kurias sukelia ilgesnių arba sunkesnių transporto priemonių arba traukinių naudojimas, ir jas paskirstyti naudotojams, kuriems šie pakeitimai yra naudingi.

4.32 EESRK apgailestauja, kad baltojoje knygoje visiškai neužsimenama apie tai, kad reikalingi veiksmingesni ir tvaresni sprendimai Alpių perėjų klausimu. Esama geležinkelių ir kelių infrastruktūra yra nepakankama transporto paklausai artimiausiais dešimtmečiais patenkinti. EESRK norėtų atkreipti Komisijos dėmesį į šį klausimą.

4.33 Plane nurodoma, kad siekiant optimizuoti išteklių naudojimą naudinga, kad operatoriai koordinuotų transporto planavimo veiksmus. Šiuo požiūriu EESRK domisi, ar Komisija negalėtų parengti gairių, kaip sumažinti prieštaravimo dabartinėms konkurencijos taisyklėms riziką.

4.34 Atsižvelgdamas į demografinius pokyčius, gyventojų senėjimą ir tai, kad 15 proc. gyventojų sudaro neįgalieji, Komitetas pripažįsta, kad judumo tikslus pasiekti pavyks tik tuomet, jei kiekviena kelionės jungtis (įskaitant aplinkinius pastatus, transporto priemones, skirtingas įrangos rūšis, informacijos ir rezervavimo sistemas, paslaugas ir kt.) bus prieinama visiems. Todėl Komitetas visapusiškai remia Europos Komisijos planus pasiūlyti Europos prieinamumo aktą.

4.35 Komitetas pripažįsta, kad nepaisant daugelio teigiamų plano aspektų, jame praleisti svarbūs su negalia susiję aspektai. Pagrindinės sąvokos – tvarumas ir sauga – nagrinėjamos visiškai neminint prieinamumo klausimo. Komiteto nuomone, norint užtikrinti didesnę prieinamumą, būtina, kad visi suinteresuotieji subjektai kartu parengtų standartus, kurie visapusiškai tikėtų visoms transporto rūšims ir leistų iš tiesų sukurti transportą be kliūčių. Taip pat reikia geriau paaiškinti ir suderinti keleivių teises reglamentuojančius teisės aktus daugeliu klausimų, pavyzdžiui, atsakymas įlaipinti keleivius su negalia, teisė kartu vežti judėjimo įrangą ir pagalbinis įtaisas, informacijos teikimas ir pan.

⁽⁶⁾ EESRK nuomonė dėl skatinimo plačiau naudoti elektra varomas transporto priemones (tiriamoji nuomonė), OL C 44, 2011 2 11, p. 47.

4.36 Komitetas siūlo į daugiamečią finansinę programą prienamumą įtraukti kaip vieną iš sąlygų finansavimui gauti. Lėšos iš ES TEN biudžeto ar kitų ES fondų, pavyzdžiui, struktūrinių fondų, turėtų būti skiriamos tik tuo atveju, jei projektas atitinka principą „tinka visiems“. Siekdamas skatinti neįgaliųjų judėjimo laisvę, Komitetas taip pat siūlo priimti Europos judumo kortelę, kuri leistų taikyti daugelį suderintų nuolaidų ES šalyse.

2011 m. spalio 26 d., Briuselis

*Europos ekonomikos ir socialinių reikalų komiteto
pirmininkas*
Staffan NILSSON
