

Europos ekonomikos ir socialinių reikalų komiteto nuomonė dėl Komisijos komunikato Europos Parlamentui, Tarybai, Europos ekonomikos ir socialinių reikalų komitetui ir Regionų komitetui „Europos mažataršio judumo strategija“

[COM(2016) 501 final]

(2017/C 173/10)

Pranešėjas **Stefan BACK**

Konsultavimasis	Europos Komisija, 2016 7 20
Teisinis pagrindas	Sutarties dėl Europos Sąjungos veikimo 304 straipsnis
Atsakingas skyrius	Transporto, energetikos, infrastruktūros ir informacinės visuomenės skyrius
Priimta skyriuje	2017 2 10
Priimta plenarinėje sesijoje	2017 2 23
Plenarinė sesija Nr.	523
Balsavimo rezultatai	128/0/2
(už/prieš/susilaikė)	

1. Išvados ir rekomendacijos

1.1. EESRK remia Europos mažataršio judumo strategiją⁽¹⁾ (toliau – strategija), taip pat jos tikslus ir metodus, kurie atitinka 2011 m. ES transporto politikos baltąją knygą (toliau – baltoji knyga)⁽²⁾ ir COP 21 konferencijoje ES ir jos valstybių narių pateiktus numatomus nacionaliniu lygmeniu nustatytus įpareigojančius veiksmus, kuriems taip pat pritarė EESRK⁽³⁾ ir kuriems buvo pritarta COP 22 konferencijoje Marakeše.

1.2. EESRK pakartoja savo nuomonėse dėl baltosios knygos ir jos įgyvendinimo ir dėl COP 21 susitarimo poveikio ES transporto politikai išdėstytus teiginius, nes vis dar aktualūs baltosios knygos tikslai, susiję su išmetamo šiltnamio efektą sukeliančių dujų (ŠESD) kiekiu mažinimu, tačiau reikia atnaujinti ir sustiprinti būdus šiems tikslams pasiekti.

1.3. EESRK palankiai vertina strategijoje numatytas priemones, kurios yra platesnės už baltojoje knygoje numatytas priemones, įskaitant Europos sąveikiųjų intelektinių transporto sistemų strategiją⁽⁴⁾, susietųjų, integruotųjų ir automatizuotųjų transporto priemonių kūrimą, elektra varomų transporto priemonių ir energetikos sistemos integravimą, taip pat naujų verslo ir transporto modelių kūrimą, pagrįstą tiek dalijimosi ekonomikos vystymu, tiek apskritai skaitmeninės ekonomikos raida.

1.4. EESRK pritaria holistiniam strategijos požiūriui, kuriuo vadovaujantis transporto politika derinama su kitomis politikos sritimis, pavyzdžiui, elektros energijos rinkos kūrimu, mokslinių tyrimų ir inovacijų skatinimu, naujų transporto sprendimų ir naujų įgūdžių paieška bei geresniu mobilumo planavimu, įskaitant viešojo transporto vystymą. Komitetas pageidautų, kad šis požiūris būtų toliau plėtojamas labiau suderinant strategiją ir komunikatą dėl vidaus rinkos tobulinimo, įskaitant rinkos atvėrimo ir veiksmingumo sinergiją. Tai pasakytina ir apie skaitmeninės ekonomikos perspektyvas, įskaitant skaitmeninį mobilumą, ir dalijimosi ekonomikos bei žiedinės ekonomikos vystymąsi.

1.5. EESKR pabrėžia galimą 1.4 punkte aprašytų poslinkių poveikį transporto modeliams ir atkreipia dėmesį į jų socialinį poveikį, įskaitant pasekmes vartotojams ir darbuotojų darbo sąlygoms, ir į labai mažų įmonių, kurios naudojamos kaip subrangovai, padėtį. Visiems šiems klausimams reikia laiku skirti dėmesį, kad galimos problemos būtų išspręstos ankstyvuojant etapu. Atitinkamai reikėtų įvertinti poveikį izoliuotoms bendruomenėms.

⁽¹⁾ COM(2016) 501 final.

⁽²⁾ COM(2011) 144 final.

⁽³⁾ OL C 24, 2012 1 28, p. 146, OL C 291, 2015 9 4, p. 14, OL C 303, 2016 8 19, p. 10.

⁽⁴⁾ COM(2016) 766 final.

1.6. EESRK pabrėžia, jog nepaprastai svarbu sugrąžinti pasitikėjimą gamintojų pateikiamais automobilių išmetamų teršalų duomenimis, ir remia priemones, skirtas šiam rezultatui pasiekti. EESRK taip pat pabrėžia, jog svarbi suinteresuotųjų subjektų ir visuomenės parama ir dialogas su jais, taip pat žingsniai, kurių būtų imtasi nustatyti, kas atsakingas už ankstesnį neteisingų duomenų pateikimą, ir užkirsti kelią panašių atvejų pasikartojimui.

1.7. Komitetas teigiamai vertina efektyvumo didinimo priemones, pavyzdžiui, TEN-T įgyvendinimo supaprastinimą, konkurencingo krovinių vežimo Europos geležinkeliais tinklo peržiūrą, ir svarbą, teikiamą daugiarūšio transporto propagavimui ir perėjimo prie mažiau taršių transporto rūšių, įskaitant geležinkelius ir kombinuotąjį vežimą, skatinimui. Jis atkreipia dėmesį į Komisijos raginimą dėl patekimo į keleivių vežimo tolimojo susisiekimo ir miesto autobusais rinką, tačiau EESRK rekomenduoja Komisijai apsvaistyti ir kitas politikos priemones, kaip plėsti viešojo transporto tinklus ir skatinti pereiti nuo nuosavų automobilių. Todėl jis rekomenduoja išsamiau peržiūrėti esamas alternatyvas. Tačiau Komitetas apgailestauja, kad nekalbama apie tobulesnes taisykles dėl patekimo į krovinių vežimo keliais rinką ir energijos vartojimo efektyvumo didinimą, kuri užtikrintų transporto priemonių junginių Europos modulinė sistema. Šiomis aplinkybėmis EESRK taip pat atkreipia dėmesį į nuomonę dėl *Tarptautinio krovinių vežimo kelių transportu vidaus rinkoje. Socialinis dempingas ir kabotažas* (TEN/575) ir dar kartą pabrėžia, kaip svarbu, kad teisės aktai būtų aiškūs ir įgyvendinami, ir, kad būtina kovoti su visų formų socialiniu dempingu, taip pat su sukčiavimu ir piktnaudžiavimu komandiruojuojant darbuotojus bei pasinaudojant galimybėmis gauti socialines išmokas.

1.8. EESRK taip pat palankiai vertina planus peržiūrėti Eurovinjetės direktyvą, tačiau dar kartą pabrėžia lankstumo svarbą norint išvengti nepagrįstų išlaidų susidarymo atokiose ir retai apgyvendintose vietovėse, įskaitant salas ir kalnų regionus. Komitetas taip pat pabrėžia, jog svarbu sudaryti vienodas sąlygas skirtingoms transporto rūšims infrastruktūros išlaidų ir išorės sąnaudų požiūriu, taip užtikrinant sąžiningą skirtingų transporto rūšių konkurenciją.

1.9. Jis atkreipia dėmesį į Elektroninės kelių rinkliavos paslaugos (EETS) atnaujinimą, tačiau primena, kad sprendimas dėl EETS priimtas 2004 m., tačiau vis dar neįgyvendintas, todėl norint pašalinti įgyvendinimo kliūtis, reikia peržiūrėti visą sistemą.

1.10. EESRK palankiai vertina tai, kad dėmesio skiriama alternatyviems degalams, ypač inovacijų skatinimo svarbai ir būtinybei sukurti tinkamą sistemą, kuri užtikrintų tarpvalstybinį elektros energijos, gamtinių dujų, vandenilio ir biodegalų naudojimą, nekenkiantį maisto gamybai – apie tai EESRK yra kalbėjęs anksčiau. Komitetas teigiamai vertina sąveikumo ir standartizacijos akcentavimą elektromobilumo srityje

1.11. Jis taip pat palankiai vertina labai svarbiam finansavimo sprendimų klausimui skirtą dėmesį ir pažymi, kad reikia rasti ir mažesnių projektų bendro finansavimo sprendimus.

1.12. EESRK palankiai vertina tai, kad strategijoje didelė svarba teikiama pilietinės visuomenės paramai. Komitetas akcentuoja dalyvaujamojo dialogo potencialą siekiant paramos ir sprendžiant problemas bei koalicijos kūrimo su pilietine visuomene ir subnacionalinės valdžios institucijomis galimybes ⁽⁵⁾.

1.13. Siekiant skaidrumo EESRK siūlo Komisijai kasmet skelbti transporto sektoriaus išmetamų teršalų suvestinę.

1.14. Komitetas pritaria planuojamoms ICAO ir TJO priemonėms ir siūlo imtis papildomų veiksmų, pavyzdžiui, rengiantis konkreitiems projektams pradėti struktūruotą išorės dialogą dėl mažataršio transporto su kaimyninėmis šalimis.

1.15. EESRK pažymi, kad pasiūlymas dėl pastangų pasidalijimo leidžia kiekvienai valstybei narei pačiai spręsti, kaip užtikrinti savo išmetamo ŠESD kiekio sumažinimą, ir rekomenduoja, kad reikalavimai transportui neviršytų baltojoje knygoje nustatytų ribų.

1.16. EESRK apgailestauja, kad Komisijos darbotvarkėje nebėra numatytas baltosios knygos atnaujinimas, nes dėl skaitmeninimo, energetikos politikos raidos ir dabartinės Komisijos pasirinkto holistinio požiūrio į politikos formavimą ir įgyvendinimą dokumentą reikėtų atnaujinti.

⁽⁵⁾ OL C 299, 2012 10 4, p. 170, OL C 389, 2016 10 21, p. 20.

2. Bendroji informacija

ES įsipareigojimai mažinti išmetamą teršalų kiekį ir 2011 m. Transporto politikos baltoji knyga

2.1. 2016 m. liepos 20 d. Europos Komisija priėmė išmetamo anglies dioksido kiekio mažinimo sektoriuose, kurie neįtraukti į ES apyvartinių taršos leidimų prekybos sistemą (ATLPS), priemonių rinkinį (toliau – rinkinys).

2.2. Rinkiniu prisidedama prie 2014 m. spalio 23–24 d. Europos Vadovų Tarybos nustatyto tikslo iki 2030 m. 40 %, palyginti su 1990 m. lygiu, sumažinti išmetamą šiltnamio efektą sukeliančių dujų (ŠESD) kiekį ir 2015 m. gruodžio mėn. Paryžiuje vykusioje COP 21 konferencijoje Europos Sąjungos ir jos valstybių narių priimto įsipareigojimo (numatomi nacionaliniu lygmeniu nustatyti įpareigojantys veiksmai).

2.3. Remiantis 2014 m. spalio mėn. išvadomis, ATLPS sektoriuose išmetamas teršalų kiekis turėtų būti sumažintas 43 %, o sektoriuose, kuriems ATLPS netaikoma, įskaitant transporto sektorių, tačiau išskyrus aviaciją, – 30 %, ir šio tikslo įgyvendinimą valstybės narės turi sąžiningai ir solidarčiai pasidalyti tarpusavyje. Išvadosse konkrečiai neminimas transportas.

2.4. 2011 m. ES Transporto politikos baltojoje knygoje (COM(2011) 144 final) numatyta, jog norint, kad pasaulinis atšilimas neviršytų 2 °C, išsivysčiusios šalys iki 2050 m., palyginti su 1990 m., ŠESD turi išmesti „80–95 % mažiau“, siekiant, kad visuotinis atšilimas neviršytų 2 C. Transporto sektoriuje pakaktų iki 2050 m. išmetamą ŠESD kiekį, palyginti su 1990 m., sumažinti 60 %, t. y. 20 %, palyginti su 2008 m. (8 % daugiau nei 1990 m. lygis).

2.5. Komisija patvirtino, kad šie tikslai suderinami su 2014 m. 2020–2030 m. klimato ir energetikos politikos strategija, 2015 m. Europos Sąjungos programa ir ES priimtais numatomais nacionaliniu lygmeniu nustatytais įpareigojančiais veiksmais⁽⁶⁾.

2.6. Komisija taip pat nurodė, kad po 2020 m. reikės dėti daugiau pastangų šiems tikslams pasiekti⁽⁷⁾.

2.7. Neseniai atliktame baltosios knygos įgyvendinimo vertinime nustatyta, kad dar per anksti daryti išvadas, ir atkreipiamas dėmesys į jos įgyvendinimą⁽⁸⁾.

Dokumentų rinkinys

2.8. Šį rinkinį sudaro:

- bendrasis komunikatas „Spartesnis perėjimas prie mažos anglies dioksido taršos ekonomikos Europoje“ (COM(2016) 500) (toliau – komunikatas);
- pasiūlymas dėl teisėkūros procedūra priimamo akto, kuriuo valstybėms narėms nustatomi įsipareigojimai 2021–2030 m. laikotarpiu sumažinti išmetamą šiltnamio efektą sukeliančių dujų metinį kiekį (COM(2016) 482) (pasiūlymas dėl pastangų pasidalijimo);
- pasiūlymas dėl teisėkūros procedūra priimamo akto dėl šiltnamio efektą sukeliančių dujų, išmetamų ir šalinamų dėl žemės naudojimo, žemės naudojimo keitimo ir miškininkystės, kiekio įtraukimo į 2030 m. klimato ir energetikos politikos strategiją (COM(2016) 479);
- Europos mažataršio judumo strategija (COM(2016) 501) (toliau – strategija).

2.9. Komunikate nustatyti pagrindiniai principai, pagal kuriuose reglamentuojamas įgyvendinimas, būtent su valstybių narių ekonomika susijęs naštos pasidalijimas (sąžiningumo ir solidarumo principas), lankstumas naudojant taršos leidimus sektoriuose, kuriems netaikoma ATLPS, didelių išmetamo ŠESD kiekio mažinimo tikslų palaikymas atskirai atsižvelgiant į kiekvieną sektorių (aplinkosauginis naudingumas). Komunikate atkreipiamas dėmesys į perėjimą skatinančių sąlygų svarbą.

2.10. **Pasiūlyme dėl pastangų pasidalijimo** valstybėms narėms paskirstoma atsakomybė už COP 21 Paryžiaus susitarimu priimtus įsipareigojimus dėl numatomų nacionaliniu lygmeniu nustatytų įpareigojančių veiksmų. Kiekviena valstybė narė nusprendžia, kaip pasiekti savo rezultatus.

⁽⁶⁾ COM(2014) 15 final, p. 14, 4.1 punktas; COM(2015) 80 final; COM(2011) 112 final, p. 6.

⁽⁷⁾ COM(2014) 15 final, p. 14, 4.1 punktas.

⁽⁸⁾ SWD(2016) 226.

2.11. **Strategijoje** įgyvendinami baltosios knygos tikslai dėl išmetamo ŠESD kiekio mažinimo. Ji skirta kelių transportui ir apima šiuos pagrindinius aspektus:

a) **veiksmingumą, elgseną, kelių apmokestinimą**

- transporto sistemų optimizavimą;
- kelių rinkliavų poveikį elgsenai;
- pirmenybę daugiarūšiam transportui.

b) **alternatyviuosius degalus**

- mažataršės alternatyviosios energijos naudojimo transporto sektoriuje skatinimą;
- antrosios kartos biodegalų gamybą;
- Direktyvą dėl alternatyviųjų degalų infrastruktūros diegimo (2014/94/ES).

c) **mažataršės transporto priemonės**

- bendrus standartus, kuriais suteikiamos tarpvalstybinių kelionių galimybės;
- netaršių transporto priemonių skatinimą, be kita ko, viešojo pirkimo priemonėmis;
- autobusų ir sunkiasvorių krovininių transporto priemonių išmetamo CO₂ kiekio ir degalų vartojimo sertifikavimą;
- pasitikėjimo išmetamo teršalų kiekio matavimu įprastinėmis važiavimo sąlygomis atkūrimą.

d) **aplinkos kūrimą: sinergiją ir naujus verslo modelius, inovacijas, skaitmeninę ekonomiką, kompetencijos ugdymą, investicijas ir paramą**

- mažataršiam judumui palankios aplinkos kūrimą, pasitelkiant sinergiją su kitomis politikos sritimis, mokslinius tyrimus, inovacijas ir kompetencijos ugdymą.

e) **oro ir jūrų transportas. Tarptautiniai veiksmai**

- Tarptautinė civilinės aviacijos organizacija (ICAO) jau pasiūlė pasaulinę rinkos dėsniais paremtą priemonę aviacijos sektoriui, o Tarptautinė jūrų organizacija (TJO) laivybos sektoriui rengia efektyvų energijos vartojimą užtikrinančius projektavimo kriterijus, pradedant išmetamo teršalų kiekio stebėseną.

3. Bendrosios pastabos

3.1. Kaip ir savo pozicijoje dėl baltosios knygos ir ES numatomų nacionaliniu lygmeniu nustatytų įpareigojančių veiksmų ⁽⁹⁾, EESRK remia strategijoje išdėstytus tikslus.

3.2. EESRK pakartoja pritariantis baltojoje knygoje išdėstytiems tikslams ir, kaip ir savo 2015 m. nuomonėje dėl baltosios knygos įgyvendinimo, dar kartą apgailestauja, kad vidaus transporto rinka dar toli gražu nebaigta kurti ir kad būtų naudinga imtis priemonių šia kryptimi ⁽¹⁰⁾. Visiškas vidaus rinkos įgyvendinimas leistų efektyviau naudoti išteklius ir sumažintų taršą. Ji turi būti baigta kurti taikant aiškias ir įgyvendinamas taisykles bei pasitelkiant priemones, skirtas kovoti su visų formų socialiniu dempingu, taip pat su sukčiavimu ir piktnaudžiavimu komandiruojuojant darbuotojus ir pasinaudojant galimybėmis gauti socialines išmokas.

3.3. EESRK taip pat pritaria naujiems ir inovatyviems strategijos elementams, įskaitant sąveikiąją intelektinę transporto sistemą, sąveikiųjų, susietųjų ir automatizuotų transporto priemonių vystymą ir elektra varomų transporto priemonių integravimą per pažangiuosius tinklus į energetikos sistemą, naujų verslo modelių vystymą ir naujų transporto modelių kūrimą, pagrįstą tiek dalijimosi ekonomikos vystymu per IT platformas, tiek apskritai skaitmeninės ekonomikos raida. Skaitmeninės sistemos taip pat turės poveikį tiek keleivių, tiek prekių vežimui, ir, pavyzdžiui, optimizuos eismo srautus bei suteiks galimybę rinktis tausų išteklių naudojimą, o tai sumažins išmetamų teršalų kiekį ⁽¹¹⁾.

⁽⁹⁾ OL C 24, 2012 1 28, p. 146, OL C 291, 2015 9 4, p. 14, OL C 303, 2016 8 19, p. 10.

⁽¹⁰⁾ OL C 291, 2015 9 4, p. 14, 1.5 ir 1.6 punktai.

⁽¹¹⁾ COM(2016) 766 final.

3.4. Komitetas pabrėžia, jog nepaprastai svarbu atkurti pasitikėjimą gamintojų pateikiamais automobilių išmetamų teršalų duomenimis, ir remia priemones, skirtas šiam rezultatui pasiekti. EESRK pabrėžia, jog svarbi suinteresuotųjų subjektų ir visuomenės parama ir dialogas su jais, taip pat žingsniai, kurių būtų imtasi nustatyti, kas atsakingas už ankstesnį neteisingų duomenų pateikimą, ir užkirsti kelią panašių atvejų pasikartojimui.

3.5. Komitetas pakartoja, kad daugeliui siūlomų priemonių reikia lankstumo ir galimybės pritaikyti jas prie vietos sąlygų, įskaitant kelių apmokestinimą⁽¹²⁾.

3.6. EESRK vėl pritaria COP 21 Paryžiaus susitarimo tikslams ir ES numatomiems nacionaliniu lygmeniu nustatytiems įpareigojantiems veiksams ir pakartoja savo nuomonę, kad tie įsipareigojimai nepapildo baltojoje knygoje nustatytų tikslų naujais reikalavimais⁽¹³⁾. Komitetas atkreipia dėmesį į Marakešo veiksų deklaracijoje pareikštą šalių paramą Paryžiaus susitarimo įgyvendinimui ir į Marakešo partnerystės globaliems veiksams sudarymą įtraukiant suinteresuotąsias susitarimo šalis, tiek subjektus, kurie nėra susitarimo šalys.

3.7. EESRK laikosi nuomonės, kad reikia peržiūrėti baltosios knygos ir atsparios energetikos sąjungos pagrindų strategijos (COM(2015) 80) įgyvendinimą ir tam tikrais atvejais patvirtinti naujas priemones, kad būtų pasiekti jų tikslai⁽¹⁴⁾.

3.8. EESRK pabrėžia, jog reikia sukurti strategijos įgyvendinimą skatinančią aplinką arba sukurti tam palankią sistemą, ir šiuo požiūriu norėtų paminėti Komisijos komunikatą „Po Paryžiaus konferencijos“⁽¹⁵⁾, kuriame kalbama apie būtinybę „palaipsniui atsisakyti fragmentiškos sistemos, kuriai būdinga nekoordinuojama atskirų šalių politika, rinkos kliūtys ir energijos tiekimo požiūriu izoliuotos teritorijos“. Energetikos sąjunga – tai sistema, kuria sudaromos palankios sąlygos pereiti prie kitų energijos išteklių, o būsima mokslinių tyrimų, inovacijų ir konkurencingumo strategija sukurs energetikos, transporto, žiedinės ekonomikos ir pramonės bei skaitmeninių inovacijų sinergiją, kad dabartinės ir būsimos Europos mažo anglies dioksido kiekio ir efektyvaus energijos vartojimo technologijos būtų konkurencingesnės. Kaip jau minėta ankstesniame 3.3 punkte, tai apima įgūdžių gerinimo priemones ir mokslinių tyrimų ir technologinės plėtros skatinimą.

Taip pat reikia įvairių pilietinės visuomenės suinteresuotųjų subjektų, kaip antai visuomenės, vartotojų, socialinių partnerių, MVĮ, inovatyvių startuolių ir pasauliniu mastu konkurencingų pramonės šakų, veiksmų. Nurodyta, kad didelė dalis būsimos pertvarkos vyks pažangiuosiuose miestuose ir miesto bendruomenėse, taip pat bus svarbus jų vaidmuo vystant viešąjį transportą ir planuojant transportą⁽¹⁶⁾.

3.9. Strategijoje pasirinktas tarpsektorinis požiūris, pavyzdžiui, kai sprendžiamas būtinybės sudaryti palankias sąlygas klausimas arba kalbama apie skaitmeninio judumo sprendimus ir sąsajas su energetikos politika. Šis požiūris atitinka Komisijos tarnybų darbinio dokumento dėl baltosios knygos įgyvendinimo ir Komisijos komunikato dėl bendrosios rinkos tobulinimo nuostatas – abiejuose dokumentuose siekiama didinti sektorių politikos matomumą ir aiškumą, įtraukiant jas į bendrųjų ES strategijų kontekstą⁽¹⁷⁾.

3.10. EESRK pritaria strategijoje taikomam holistiniam požiūriui į transporto politiką, tačiau pageidautų, kad jis būtų labiau išplėtotas, pavyzdžiui, kalbant apie strategijos ir komunikato dėl bendrosios rinkos tobulinimo derėjimą tarpusavyje, įskaitant rinkos atvėrimo ir veiksmingumo sinergiją, skaitmeninės vidaus rinkos, dalijimosi ekonomikos ir žiedinės ekonomikos teikiamas perspektyvas, įskaitant poveikį transporto modeliams, ir socialinius aspektus⁽¹⁸⁾.

3.11. Prie strategijos pridėtame Komisijos darbiname dokumente paminėti įvairūs nauji poslinkiai visuomenėje, pavyzdžiui, dalijimosi ekonomika transporto sektoriuje, automatizuotos ir susietosios transporto priemonės, skaitmeninimas ir mobilumas kaip paslauga. Strategijoje reikėtų paminėti šiuos poslinkius, įskaitant augantį interneto platformų naudojimą.

⁽¹²⁾ OL C 24, 2012 1 28, p. 146

⁽¹³⁾ OL C 303, 2016 8 19, p. 10, 1.3, 3.1, 4.6, 5.1 ir 5.2 punktai.

⁽¹⁴⁾ OL C 303, 2016 8 19, p. 10, 1.4, 5.2 ir 5.3 punktai.

⁽¹⁵⁾ COM(2016) 110 final, 3 skirsnio 1 dalis, p. 5.

⁽¹⁶⁾ COM(2016) 110 final, 3 skirsnio 1 dalis, p. 7.

⁽¹⁷⁾ SWD (2016) 226, 4 skirsnio 1 dalis, p. 27.

⁽¹⁸⁾ COM(2016) 288 final ir COM(2016) 356 final.

3.12. EESRK apgailestauja, kad strategijoje nekalbama apie socialinius aspektus, įskaitant vartotojų teises, santykius darbo rinkoje ir labai mažų įmonių padėties klausimą, kai kurių planuojamų iniciatyvų, pavyzdžiui, sąveikiosios intelektinės transporto sistemos plano, padėti, skaitmeninę ekonomiką, naujus transporto modelius arba tolesnį rinkos atvėrimą įvairiuose transporto sektoriuose. Komiteto manymu, svarbu, kad šie klausimai būtų sprendžiami ankstyvuoju etapu, kad būtų išvengta nereikalingos įtampos.

3.13. EESRK palankiai vertina tai, kad strategijoje padidintas finansavimas, nes tai itin svarbu jos įgyvendinimui. Jis norėtų atkreipti dėmesį į ribotus finansinius išteklius turinčių teritorijų ir projektų, kurie nepakankamai dideli, kad pasiektų nustatytą ES bendro finansavimo ribą, finansavimo poreikius. Transporto sektoriuje, kaip ir energetikos sektoriuje, turėtų būti galimybių finansuoti mažus projektus.

3.14. EESRK norėtų pabrėžti baltosios knygos peržiūros, kurią Komisija jau suplanavo atlikti 2016 m., svarbą⁽¹⁹⁾. Jis nesutinka, kad dar per anksti vertinti įgyvendinimą⁽²⁰⁾, nes dėl tokių poslinkių, kaip skaitmeninimas, dėl energetikos politikos vystymo ir dabartinės Komisijos formuojamos ir vykdomos holistinės politikos, baltąją knygą reikia atnaujinti.

3.15. EESRK pritaria strategijoje pateiktiems pasiūlymams dėl išorės veiksmų, ypač tolesnių ICAO ir TJO veiksmų aviacijos ir laivybos srityje. Vis dėlto Komitetas apgailestauja, kad strategijoje nenumatytos kitos išorės veiksmų formos, pavyzdžiui, struktūruotas dialogas ir lyginamoji analizė su kaimyninėmis šalimis Rytų Europoje ir Šiaurės Afrikoje.

4. Konkrečios pastabos

4.1. EESRK pritaria prie strategijos pridėtam veiksmų planui, tačiau toliau pateikia šias pastabas.

- Komitetas apgailestauja dėl to, kad, nors veiksmų plane minimas TEN-T įgyvendinimo supaprastinimas, konkurencingo krovinių vežimo Europos geležinkeliais tinklo peržiūra ir patekimo į rinką taisyklės teikiantiems keleivių vežimo tolimojo susisiekimo ir miesto autobusais paslaugas, į jį neįtraukti planuojami pasiūlymai dėl tobulėsių taisyklių dėl keliais vežamų prekių patekimo į rinką. Taip neatsižvelgiama į transporto rinkos reguliavimo elementą, leidžiantį gerokai pagerinti rinkos veikimą, kad ši virstų efektyviau energiją ir išteklius naudojančia transporto sistema. Šiomis aplinkybėmis EESRK atkreipia dėmesį į nuomonę dėl *Tarptautinio krovinių vežimo kelių transportu vidaus rinkoje. Socialinis dempingas ir kabotažas* (TEN/575) ir dar kartą pabrėžia, kaip svarbu, kad teisės aktai būtų aiškūs ir įgyvendinami, ir, kad būtina kovoti su visų formų socialiniu dempingu, taip pat su sukčiavimu ir piktnaudžiavimu komandiruojuojant darbuotojus bei pasinaudojant galimybėmis gauti socialines išmokas.
- EESRK teigiamai vertina planus peržiūrėti Eurovinjetės direktyvą (1999/62/EB), Direktyvą dėl Europos kelių rinkliavos elektroninių paslaugų (2004/52/EB) ir 2009 m. Komisijos sprendimą dėl Europos kelių rinkliavos elektroninių paslaugų techninių aspektų.
- Jis pakartoja manantis, kad rengiant bet kokią būsimą pasiūlymą svarbu užtikrinti lankstumą ir vengti nepagrįstų išlaidų susidarymo atokiose ir retai apgyvendintose vietovėse, įskaitant salas ir kalnų regionus⁽²¹⁾.
- Direktyva dėl Europos kelių rinkliavos elektroninių paslaugų priimta 2004 m. ir, nepaisant įvairių bandymų, iki šiol nėra įgyvendinta. EESRK mano, kad šią koncepciją reikia atnaujinti, kad ji taptų patrauklesnė veiklos vykdytojams ir naudotojams.

4.2. Komitetas sutinka, kad užtikrinus didesnę efektyvumą, Europos sąveikiųjų intelektinių transporto sistemų strategija turi didelį pridėtinės vertės sukūrimo potencialą, ir atkreipia dėmesį į tuos pokyčius, kuriuos sąveikiosios intelektinės transporto sistemos paskatins transporto modelių, rinkos struktūros, sutarčių teisės ir socialinių aspektų požiūriu, pavyzdžiui, išaugsiant labai mažų įmonių, kurios valdomos naudojant interneto platformas, skaičių. Reikėtų deramai apsvarstyti šiuos aspektus⁽²²⁾.

⁽¹⁹⁾ OL C 303, 2016 8 19, p. 10, 1.4 ir 5.2 punktai.

⁽²⁰⁾ SWD(2016) 226, 5 skirsnis, p. 34, ir 2 skirsnis, p. 4.

⁽²¹⁾ OL C 303, 2016 8 19, p. 10, 1.6 punktas.

⁽²²⁾ COM(2015) 192 final.

4.3. EESRK pritaria strategijos tikslui skatinti daugiarūšiškumą ir pabrėžia, kad kiekvienu atveju pirmenybę reikėtų teikti transporto sprendimams, kuriais užtikrinamas efektyviausias išteklių naudojimas. Jis taip pat tikisi, kad direktyvos dėl kombinuotojo vežimo įvertinimas paskatins pakankamai lanksčiai atlikti naudingą atnaujinimą, kad būtų užtikrintas maksimalus veiksmingumas, nenumatant paralelinio patekimo į rinką kelių transporto srityje. Komitetas pabrėžia, jog svarbu skatinti perėjimą prie mažataršių transporto priemonių, įskaitant geležinkelius ir kombinuotąjį vežimą, ir kad šiuo infrastruktūros išlaidos ir išorės sąnaudos turi būti tokios, kad būtų užtikrinta sąžininga įvairių transporto rūšių konkurencija.

4.4. EESRK atkreipia dėmesį į efektyvesnę išteklių naudojimą, kuri užtikrina 25,25 metro ilgio transporto priemonių junginių naudojimas (Europos modulinė sistema). Du Europos modulines sistemos transporto priemonių junginiai gali vežti trijų įprastų transporto priemonių junginių krovinį, o tai reiškia efektyvesnę energijos vartojimą ir mažesnę vieneto išmetamą teršalų kiekį. Todėl, gavus kiekvienos valstybės narės pritarimą ir esant tinkamoms sąlygoms, reikėtų leisti naudoti Europos modulines sistemos junginius, įskaitant ir tarpvalstybinį eismą.

4.5. EESRK palaiko strategijos požiūrį į alternatyviuosius degalus (įskaitant poreikį remti rinką ir diegti infrastruktūrą atsižvelgiant į skirtingus įvairių transporto rūšių poreikius), kurie šiuo metu daugiausia apima a) elektrą, daugiausia automobiliams; b) įvairių formų gamtines dujas, kurios daugiausia naudojamos sunkvežimiuose, autobusuose ir laivuose, ir c) biodegalus. EESRK pabrėžia, kad alternatyviųjų degalų sektorius nuolat kinta, ir gali keistis tiek pasiūla, tiek paklausa.

4.6. EESRK pritaria planams gaminti biodegalus ne iš žemės ūkio produktų ar maisto gamybai kenkiančio žemės naudojimo, bet iš kitų išteklių, pavyzdžiui, liekamųjų produktų, šalutinių produktų ar atliekų (įskaitant miškininkystės), laikantis anksčiau EESRK pareikštos nuomonės ⁽²³⁾.

4.7. Jis pabrėžia, kaip svarbu į strategijos įgyvendinimą įtraukti pilietinę visuomenę ir subnacionalinės valdžios institucijas. Svarbi šio proceso dalis būtų aktyvesnis dalyvaujamas dialogas su pilietine visuomene, kaip pasiūlyta 2012 m. liepos 11 d. EESRK tiriamojoje nuomonėje „Pilietinės visuomenės įtraukimas ir dalyvavimas“ ⁽²⁴⁾, kurią paskelbus buvo surengtos dvi konferencijos (Malmėje – 2015 m. ir Milane – 2016 m.) dėl Europos pagrindinio tinklo koridorių ateities ir nagrinėjami įgyvendinimo, valdymo ir finansavimo klausimai.

4.8. Siekiant didesnio skaidrumo EESRK siūlo Komisijai kasmet skelbti išmetamų teršalų suvestinę.

4.9. Jis taip pat pažymi, kad svarbu kurti koalicijas įgyvendinimui remti ir problemoms spręsti – tai buvo siūloma EESRK nuomonėje šiuo klausimu ⁽²⁵⁾.

4.10. EESRK apgailestauja, kad pasiūlyme dėl pastangų pasidalijimo nekalbama apie galimą būtinybę nustatyti konkrečių sektorių išmetamo ŠESD kiekio mažinimo tikslus. Strategijoje teigiama, kad baltoji knyga skirta transportui, pagrįsta išsamiu galimybių įvertinimu ir nedaro neigiamo poveikio transporto funkcijoms. Prie strategijos pridėjame Komisijos tarnybų darbiniam dokumente aprašyti galimi papildomi žingsniai yra gana kuklūs ir jais numatyta iki 2030 m. išmetamą teršalų kiekį transporto sektoriuje sumažinti 18–22 % vietoje šiuo metu numatytų 18–19 % ⁽²⁶⁾.

Bruselis 2017 m. vasario 23 d.

*Europos ekonomikos ir socialinių reikalų komiteto
pirmininkas
Georges DASSIS*

⁽²³⁾ OL C 303, 2016 8 19, p. 10, 1.8 punktas.

⁽²⁴⁾ OL C 299, 2012 10 4, p. 170, 1.11 punktas, ir OL C 389, 2016 10 21, p. 20.

⁽²⁵⁾ OL C 389, 2016 10 21, p. 20.

⁽²⁶⁾ SWD (2016) 501, 5 skirsnis, p. 82–83.