

Europos ekonomikos ir socialinių reikalų komiteto nuomonė dėl Komisijos komunikato Europos Parlamentui, Tarybai, Europos ekonomikos ir socialinių reikalų komitetui ir Regionų komitetui „Europa kelyje. Socialiai teisingo perėjimo prie netaršaus, konkurencingo ir susietojo susisiekimo visiems darbotvarkė“

(COM(2017) 283 *final*)

(2018/C 081/27)

Pranešėjas: **Ulrich SAMM**

Bendrapranešėjis: **Brian CURTIS**

Konsultavimasis	Europos Komisija, 2017 7 5
Teisinis pagrindas	SESV 304 straipsnis
Atsakingas skyrius	Transporto, energetikos, infrastruktūros ir informacinės visuomenės skyrius
Priimta skyriuje	2017 10 2
Priimta plenarinėje sesijoje	2017 10 18
Plenarinė sesija Nr.	529
Balsavimo rezultatai	111 / 0 / 0
(už / prieš / susilaikė)	

1. Išvados ir rekomendacijos

1.1. Susisiekimo darbotvarkė, nustatyta Komisijos komunikate „Europa kelyje“ (COM (2017) 283 *final*) (toliau – komunikatas), atspindi Europos siekį užtikrinti sparčią pažangą siekiant iki 2025 m. sukurti netaršaus, konkurencingo ir susietojo susisiekimo sistemą, apimančią visas transporto priemones ir aprėpiančią visą Sąjungą. Europos kelių transportas (jam šiame komunikate skiriama daugiausia dėmesio) yra priklausomas nuo pramonės, kuri pirmauja pasaulyje pagal gamybos ir paslaugų teikimo apimtį. Šio sektoriaus gamybinėje šakoje dirba 11 % visų ES apdirbamosios pramonės darbuotojų ir ji sukuria 7 % ES BVP.

1.2. Komunikate pabrėžiama sąsaja su bendraisiais energetikos sąjungos, bendrosios skaitmeninės rinkos ir Investicijų plano Europai prioritetais. Juo visų pirma siekiama išspręsti tam tikras likusias su transportu susijusias bendrosios rinkos problemas, kartu išlaikyti subalansuotą požiūrį į žmogaus ir darbuotojų teisių ir aplinkos apsaugos aspektus.

1.3. Gerai veikianti **bendra Europos transporto erdvė** priklauso nuo tinkamos reglamentavimo sistemos. EESRK laikosi nuomonės, kad siūlomi teisės aktų pakeitimai, susiję su galimybe verstis profesine veikla, patekimu į rinką, įskaitant kabotazą, ir darbo sąlygomis, pavyzdžiui, vairavimo ir poilsio laiko ir specialiomis taisyklėmis dėl darbuotojų komandiravimo kelių transporto sektoriuje, dažniausiai nepadeda veiksmingai išspręsti problemų, kurioms šalinti jie yra skirti. Konkretūs pasiūlymai dėl šių klausimų yra išsamiau išdėstyti atskirose Komiteto nuomonėse. EESRK pabrėžia, kad reikia skubiai ieškoti tinkamų ir sklandžių veikiančių sprendimų, atsižvelgiant į tai, kad savo paskirtį atitinkanti reguliavimo sistema turi lemti reikšmės siekiant užtikrinti gerai veikiančią vidaus rinką. Tokiomis aplinkybėmis EESRK pabrėžia, jog jis tikisi, kad būsimame pasiūlyme dėl mišriojo vežimo bus sprendžiami ir patekimo į rinką klausimai.

1.4. Labiausiai tikėtina, kad sausumos transporto technologijas radikaliam pakeis **skaitmeninimas** ir automatizavimas. Šios technologijos atveria daugybę naujų galimybių vartotojams ir įmonėms, norintiems geresnės kokybės, patogių, lanksčių, įperkamų ir saugių jų naudojamų paslaugų ir įvairių rūšių įrangos. EESRK pažymi, kad šios naujos technologijos gali ne tik pagerinti rinkos veiksmingumą, bet ir pateikti analizės duomenų, padedančių kontroliuoti ir užtikrinti galiojančių teisės aktų vykdymą ir apsaugoti žmogaus bei socialines teises.

1.5. Dabar padėtį gali fundamentaliai pakeisti automatizuotas vairavimas, kuris turi potencialo ne tik sudaryti sąlygas kurti naujas paslaugas ir verslo galimybes, bet ir gerokai pagerinti aktyviają transporto priemonių saugą bei žymiai sumažinti žūčių skaičių. EESRK ragina Komisiją tęsti **visiškai saugaus eismo vizijos iki 2050 m.** projektą, kadangi jo tikslai yra labai svarbūs mūsų visuomenei ir visiems piliečiams.

1.6. EESRK tvirtai remia Komisijos pasiūlymą pašalinti valstybėse narėse taikomų skirtingų **elektroninių kelių rinkliavos sistemų** nepakankamą sąveikumą ir įdiegti bendrą sąveikumo sistemą. EESRK taip pat mano, kad įgyvendinant lanksčią, teisingą, skaidrią ir nediskriminacinę kelių apmokestinimo sistemą, atitinkančią principus „vartotojas moka“ ir „teršėjas moka“, būtų daromas teigiamas poveikis, su sąlyga, kad pajamos bus skiriamos specialioms tikslams. Tikslingas visų pajamų paskirstymas Europai suteiktų galimybę sukurti daugiau kaip 500 000 papildomų darbo vietų.

1.7. EESRK atkreipia dėmesį į tai, kad pagal šį dokumentų rinkinį numatomas **išmetamųjų teršalų kiekio sumažinimas** (13 %) neatitinka būtino 18–19 % rodiklio, kuriuo transporto sektorius turi prisidėti siekiant 2030 m. klimato ir energetikos tikslų. Šis atotrūkis gali būti panaikintas tik tuo atveju, jei valstybės narės dėtu dideles pastangas skatindamos įgyvendinti švaraus kelių transporto iniciatyvas.

1.8. EESRK norėtų pabrėžti, kad švarios elektros energijos gamyba yra būtinoji sąlyga norint sėkmingai pradėti naudoti **elektra varomas transporto priemones** masinio vartojimo rinkoje. Elektra varomas transporto priemonės gali padėti sumažinti oro taršą vietos mastu, nepaisant konkretaus elektros energijos šaltinio, tačiau bendrus ES išmetamo šiltnamio efektą sukeliančių dujų kiekio mažinimo tikslus galima pasiekti tik vykdant švarios elektros energijos gamybos politiką.

1.9. Pastaruoju metu labai smarkiai sumažėjo vartotojų pasitikėjimas automobilių pramone ir reglamentavimo sistema. Būtina atkurti pasitikėjimą taikant realistiškas **išmetamųjų teršalų normas** ir tinkamas tikrinimo procedūras. Komitetas apgailestauja dėl to, kad Komisijos pasiūlymas dėl nepriklausomos ES masto transporto priemonių išmetamųjų teršalų kiekio tikrinimo priežiūros institucijos buvo atmestas kiek anksčiau 2017 m., nes jam prieštaravo kai kurios valstybės narės.

1.10. Europoje reikia nustatyti aiškius ir platus užmojo tikslus dėl švaria energija varomų transporto priemonių, siekiant skatinti apdirbamąją pramonę aktyviau vykdyti **mokslinius tyrimus**, pateikimą į rinką ir gamybą. Techniniai trūkumai, kurie vis dar trukdo sparčiau diegti alternatyvias traukos sistemas, gali būti pašalinti tik įgyvendinant stiprią mokslinių tyrimų programą (kitoje bendrojoje programoje), apimančią visus aspektus – nuo fundamentinių mokslinių tyrimų iki inovacijų ir pateikimo į rinką.

1.11. Komitetas norėtų, kad būtų labiau pripažįstama perėjimo prie kitų transporto rūšių rėmimo svarba ir teikiama daugiau paskatų skatinant naudojimąsi viešuoju transportu ir krovinių vežimo perkėlimą iš kelių transporto į geležinkelių transportą. Bendra strategija gali padėti mažinti kelių transporto sektoriaus priklausomybę nuo iškastinio kuro, tačiau ji nebūtinai išspręs spūščių ir taršos problemą, juo labiau kad kelių transporto paklausa, kaip tikėtina, toliau augs.

2. Įvadas

2.1. Šis komunikatas – tai pirmasis svarbus judumo dokumentų rinkinio etapas, po kurio šių metų pabaigoje bus pateikta daugiau pasiūlymų. Komunikate konkretūs pasiūlymai (kurie nagrinėjami atskirose Komiteto nuomonėse) išdėstomi atsižvelgiant į politines aplinkybes, nurodomos pagalbinės priemonės – pavyzdžiui, kelių apmokestinimas (įskaitant reikalingą infrastruktūrą), alternatyvieji degalai ir junglumas, geresnis vartotojų informavimas, vidaus rinkos stiprinimas ir darbo sąlygų gerinimas krovinių vežimo keliais sektoriuje – ir siūlomi veiksmai, kuriais sukuriama pagrindas sąveikiamam, susietajam ir automatizuotajam susisiekimui. Praktiškai Komisijos pasiūlymas daugiausia yra susijęs su kelių transporto sektoriumi.

2.2. Komunikate taip pat pabrėžiama sąsaja su bendraisiais energetikos sąjungos (energijos vartojimo efektyvumo ir transporto sektoriaus priklausomybės nuo iškastinio kuro mažinimo, be kita ko, diegiant mažataršį kurą ir skatinant elektromobilumą), bendrosios skaitmeninės rinkos, darbo vietų kūrimo, augimo ir investicijų darbotvarkės bei jos įgyvendinimui remti skirto Investicijų plano Europai prioritetais ir teisingumo didinimo bei socialinio aspekto stiprinimo tikslais, nustatytais Europos socialinių teisių ramtyje. Juo, nepaisant tebesančios tam tikros įtampos, siekiama išspręsti tam tikras likusias su transportu susijusias bendrosios rinkos problemas, kartu išlaikyti subalansuotą požiūrį į žmogaus ir darbuotojų teisių bei aplinkos apsaugos aspektus.

2.3. Susisiekimu darbotvarkė atspindi Europos siekį užtikrinti sparčią pažangą iki 2025 m. sukurti netaršaus, konkurencingo ir susietojo susisiekimu sistemą, apimančią visas transporto priemones, aprėpiančią visą Sąjungą ir sujungiančią ją su kaimynais bei pasauliu. Šio itin aukšto tikslo įgyvendinimas priklauso tiek nuo pramonės, kuri yra pasaulinė lyderė gamybos ir paslaugų teikimo srityje, tiek nuo tvirtos ir veiksmingos valstybių narių politinės valios.

2.4. Būtina turėti omenyje tai, kad ES šalys iš automobilių transporto sektoriaus gauna daugiau kaip 500 mlrd. EUR mokestinių pajamų. Šio sektoriaus gamybinėje šakoje dirba 11 % visų ES apdirbamosios pramonės darbuotojų, ji sukuria 7 % ES BVP ir jai tenka 90 mlrd. EUR prekybos pertekliaus. Tai toks galingas ir svarbus sektorius, kad faktiškai pažanga siekiant daugelyje sričių nustatyti ES masto reglamentavimą ir patobulinimus yra lėta būtent todėl, kad keletas valstybių narių šį sektorių laiko nacionalinės strateginės svarbos sektoriumi. Dažnai ilgai užtrunka, kol patvirtinami ir įgyvendinami pokyčiai, kai jie manomai daro poveikį nacionalinėms sistemoms bei prioritetams, kaip antai rinkos atvėrimo ir kelių apmokestinimo srityje.

2.5. Europa pradeda ne nuo nulio. Vidaus rinkos ir tvarumo tikslų įgyvendinimas jau davė reikšmingų rezultatų. EESRK jau išdėstė savo poziciją kelete nuomonių, pavyzdžiui, dėl bendros Europos transporto erdvės ⁽¹⁾ kaip laisvos vidaus rinkos pagrindo, dėl kelionių daugiarūšių transportu ⁽²⁾ ir dėl tarptautinio krovinių vežimo kelių transportu vidaus rinkos ⁽³⁾. Svarbų vaidmenį atlieka tvarus ES transporto politikos vystymas ⁽⁴⁾, ypač transporto priklausomybės nuo iškastinio kuro mažinimas ⁽⁵⁾ ir COP 21 išvadų poveikis Europos transporto politikai ⁽⁶⁾. ES transporto politikos požiūriu vis svarbesni aspektai bus transporto skaitmeninimo ir robotizavimo padariniai ES politikos formavimui ⁽⁷⁾, taip pat sąveikiųjų intelektinių transporto sistemų perspektyvos ⁽⁸⁾, dėl kurių EESRK taip pat yra pateikęs nuomonę.

2.6. Nepaisant to, dar daug reikia nuveikti. Susisiekimo darbotvarkė turi paruošti dirvą Europos transporto sistemai, pajėgiai atremti pagrindinius iššūkius, kuriuos kelia skaitmeninimas ir poveikis aplinkai.

3. Skaitmeninimas

3.1. Sparčiu ir patikimu internetu pagrįstas skaitmeninimas ir automatizavimas atveria daugybę naujų galimybių vartotojams ir įmonėms, norintiems geresnės kokybės, patogių, lanksčių, įperkamų ir saugių jų naudojamų paslaugų ir įvairių rūšių įrangos. Be to, šiais procesais grindžiami veiksmingi nauji metodai, skirti galiojančių teisės aktų analizei, kontrolei bei vykdymo užtikrinimui ir žmogaus bei socialių teisių apsaugai. Skaitmeninimas greičiausia iš esmės pakeis visų pirma antžeminio transporto technologijas. Vienas bendras tikslas turi būti suderinti sistemas arba rasti techninius sprendimus, kad jos galėtų veikti kelete valstybių, kadangi tai gyvybiškai svarbu sklandžiam vidaus rinkos veikimui. Kaip pavyzdį galima nurodyti numatomą išmaniųjų tachografų įdiegimą, tačiau toks siūlomas jau naudojamų transporto priemonių modernizavimas užtruks 15 metų. Šis grafikas turėtų būti gerokai sutrumpintas.

3.2. ES **sąveikaus, susietojo ir automatizuoto judumo** (C-ITS) strategijoje ir jos įgyvendinimo dokumente išdėstyti pirmieji žingsniai įdiegiant automatizuotą vairavimą (taip pat žr. TEN/621). Transporto priemonių tarpusavio **junglumas** ir jų **junglumas** su stacionaria infrastruktūra yra svarbi priemonė, kurios reikės, kad būtų galima visapusiškai naudotis skaitmeninėmis technologijomis. Todėl EESRK palankiai vertina 2025 m. strateginius tikslus, išdėstytus neseniai paskelbtame komunikate „Europos gigabitinė visuomenė“ ⁽⁹⁾. Jame nustatytas tvarkaraštis, pagal kurį bus kuriama Europos aukšto pralaidumo plačiajuosčio ryšio infrastruktūra, kuri užtikrins nenutrūkstamą 5G ryšio aprėptį ir itin aukšto pralaidumo interneto junglumą visose didžiosiose sausumos transporto magistralėse.

3.3. Skaitmeninimas taip pat bus labai svarbus kuriant naujus rinkos modelius, įskaitant įvairių rūšių platformas ir **dalijimosi ekonomikos** koncepcijas, kurios turi potencialo gerinti išteklių naudojimo efektyvumą, tačiau kartu kelia teisinių, socialinių bei su vartotojais susijusių klausimų, pavyzdžiui, dėl interneto platformų vaidmens bei statuso ir pokyčių darbo rinkoje.

3.4. **Automatizuotas vairavimas**, įskaitant autonominius automobilius, iš esmės laikomas galimybe kurti naujus verslo modelius. Tačiau taip pat svarbūs atsakomybės klausimai ir juos Europos Sąjungoje reikia išaiškinti ir suderinti. Kitas automatizuoto arba pusiau automatizuoto vairavimo privalumas yra tai, kad toks vairavimas galėtų gerokai pagerinti aktyviają antžeminių transporto priemonių saugą. Nuo praėjusio amžiaus aštuntojo dešimtmečio keliuose žūstančių

⁽¹⁾ OL C 291, 2015 9 4, p. 14.

⁽²⁾ OL C 12, 2015 1 15, p. 81.

⁽³⁾ OL C 13, 2016 1 15, p. 176.

⁽⁴⁾ OL C 248, 2011 8 25, p. 31.

⁽⁵⁾ OL C 173, 2017 5 31, p. 55.

⁽⁶⁾ OL C 303, 2016 8 19, p. 10.

⁽⁷⁾ OL C 345, 2017 10 13, p. 52.

⁽⁸⁾ OL C 288, 2017 8 31, p. 85.

⁽⁹⁾ OL C 125, 2017 4 21, p. 51.

žmonių skaičius sumažėjo keturis kartus, daugiausia dėl pasyvios saugos priemonių įdiegimo automobiliuose. Nepaisant to, 2016 m. ES keliuose vis tiek, deja, gyvybę prarado 25 500 žmonių. Dabartiniu metu diegiant ir vystant pažangias aktyvios saugos priemones (pusiau automatizuotas vairavimas, susietieji automobiliai) turėtų būti galima ženkliai sumažinti žuvusiųjų skaičių ar net pasiekti, kad žūčių kelių eismo įvykiuose iš viso nebūtų, kaip nurodyta visiškai saugaus eismo vizijoje (angl. *Vision Zero*). Šį projektą dar 1997 m. pradėjo įgyvendinti Švedija ir vėliau jos pavyzdžiu pasekė ES, tačiau niekad nepavyko pasiekti laukiamų rezultatų. Dabar padėtį gali pakeisti automatizuotas vairavimas. EESRK ragina Komisiją tęsti **visiškai saugaus eismo vizijos iki 2050 m.** projektą, kadangi šis tikslas yra labai svarbus mūsų visuomenei ir visiems piliečiams.

4. Bendra Europos transporto erdvė

4.1. EESRK palankiai vertina tai, kad Komisija ėmėsi iniciatyvos aiškiai išdėstyti kelių transporto rinkos reglamentavimo sistemą ir užtikrinti geresnį vykdymą, tuo pat metu gerinant darbo sąlygas ir kovojant su socialiniu dempingu, siekiant užtikrinti gerai veikiančią vidaus rinką šiame sektoriuje. Siūlomi pakeitimai yra susiję su galimybe verstis profesine vežimo kelių transportu veikla, patekimu į rinką, įskaitant kabotažą, ir darbo sąlygomis, įskaitant vairavimo ir poilsio laiką ir konkrečias taisykles, susijusias su darbuotojų komandiravimu kelių transporto sektoriuje.

Vis dėlto EESRK mano, kad siūlomi teisės aktų pakeitimai, nepaisant aukštų siekių gerinti teisės aktų vykdymo užtikrinimą ir garantuoti sąžiningą konkurenciją, daugeliu atvejų nepadeda veiksmingai spręsti atitinkamų problemų, įskaitant tas, kurios iškilo įgyvendinant dabartinę reglamentavimo sistemą. EESRK atkreipia dėmesį į tai, kad valstybės narės, socialiniai partneriai ir vežėjai iniciatyvą vertina nevienodai. Jis mano, kad vienintelis tvarus būdas žengti pirmyn yra aiškūs ir lengvai įgyvendinami teisės aktai, užtikrinantys teisinį saugumą, susijusį su patekimu į rinką, ir deramą socialinių teisių apsaugą. EESRK taip pat pabrėžia, kad būtina naudoti šiuolaikines informacines technologijas (tachografus ir pan.) ir veiksmingą infrastruktūrą (saugias stovėjimo aikšteles), kad būtų lengviau įgyvendinti teisės aktus ir užtikrinti jų vykdymą. Nuostabą kelia tai, kad komunikate mišrusis vežimas laikomas ne patekimu į rinką klausimu, o tik tvarumo optimizavimo reikalu. (Daugiau informacijos apie EESRK poziciją dėl šių pasiūlymų galima rasti atskirose priimtose nuomonėse.)

4.2. EESRK palankiai vertina ketinimą iš dalies pakeisti direktyvą dėl **be vairuotojų išnuomotų transporto priemonių** naudojimo kroviniams vežti keliais, tačiau nori išreikšti tam tikrą susirūpinimą dėl galimų padarinių. Juos galima suskirstyti į dvi grupes: pirmoji yra susijusi su galimu priedangos įmonių augimu, o antroji – su galimybe vežėjui užsiimti neteisėta kabotažo veikla ir nebūti susektam.

4.3. EESRK mano, kad įgyvendinant lanksčią, teisingą, skaidrią, nediskriminacinę ir nebiurokatišką **kelių apmokestinimo** sistemą, atitinkančią principus „vartotojas moka“ ir „teršėjas moka“, būtų daromas teigiamas poveikis, su sąlyga, kad pajamos, gautos už naudojimąsi kelių infrastruktūra, būtų skiriamos specialioms tikslams ir kad transporto vidaus rinkoje nebūtų diskriminacinės praktikos. Tikslingas visų pajamų paskirstymas Europai suteiktų galimybę sukurti daugiau kaip 500 000 papildomų darbo vietų. EESRK tvirtai remia Komisijos pasiūlymą pašalinti valstybėse narėse taikomų skirtingų elektroninių kelių rinkliavos sistemų nepakankamą sąveikumą ir visoje ES įdiegti vienodą elektroninę kelių rinkliavos sistemą, pagrįstą pažangiomis technologijomis. (Daugiau informacijos dėl šių pozicijų pateikiama EESRK nuomonėse šiais konkrečiais klausimais).

5. Tvarios transporto sistemos sukūrimas

5.1. Transportui tenka apie 20 % Europos **išmetamo šiltnamio efekto sukeliančių dujų kiekio**. Nors transporto veikla plečiasi, išmetamas šiltnamio efektą sukeliančių dujų kiekis turi mažėti, kad būtų tenkinami 2030 m. ES energetikos ir klimato tikslai. Todėl 2016 m. lapkričio mėn. dokumentų rinkinyje „Švari energija visiems europiečiams“ yra numatyti veiksmai, kuriais siekiama sparčiau pradėti vartoti mažai anglies dioksido į aplinką išskiriančius transporto degalus ir remiamas elektromobilumas, o tai palankiai įvertino EESRK ⁽¹⁰⁾.

5.2. Apskritai, remiantis dabartinėmis tendencijomis ir vykdoma politika, tikimasi, kad išliks visų transporto išmetamųjų teršalų kiekio mažėjimo tendencija ir iki 2030 m. tarša sumažės 13 %, palyginti su 2005 m. (o iki 2050 m. – 15 %). Tačiau tai neatitinka ekonomiškai efektyvaus išmetamųjų teršalų kiekio sumažinimo, prie kurio 18–19 % turėtų prisidėti transporto sektorius, norint pasiekti 2030 m. klimato ir energetikos tikslus. EESRK sutinka, kad išmetamųjų teršalų ribinių verčių nustatymas naujoms transporto priemonėms yra veiksminga priemonė siekiant sumažinti išmetamųjų teršalų kiekį, tačiau

⁽¹⁰⁾ OL C 246, 2017 7 28, p. 64.

jos nepakanka, kad būtų pasiekti nustatyti tikslai. Todėl reikėtų papildomų priemonių, kuriomis siekiama toliau didinti energijos vartojimo efektyvumą ir skatinti alternatyvius degalus bei varymo sistemas, įskaitant suskystintas gamtines dujas ir elektrą, diegiant transporto priemonėse montuojamas sistemas ir elektrifikuotus kelius, taip pat renkant **kelių mokesčius**.

5.3. Lūkesčiai, siejami su **elektra varomomis transporto priemonėmis**, yra dideli, kaip, pavyzdžiui, rodo valstybių narių pareiškimai, kad jos seks Norvegijos (2025 m.), Prancūzijos ir Jungtinės Karalystės (2040 m.) pavyzdžiu uždrausti visus naujus (benzininius ir dyzelinius) vidaus degimo varikliu varomus automobilius. Elektra varomų transporto priemonių rinka sparčiai auga visame pasaulyje. 2016 m. keliuose jau naudojamų elektromobilių skaičius visame pasaulyje pasiekė 2 mln., tačiau jie vis dar sudaro tik 0,2 % visų lengvųjų automobilių (TEA, 2017 m.). Didžiausias absoliutus augimas stebimas Kinijoje ir jį daugiausia skatina oro užterštumo problemos ir teršalų kiekio mažinimo tikslai. Europoje reikia nustatyti aiškius ir plataus užmojo tikslus dėl švaria energija varomų transporto priemonių, siekiant skatinti apdirbamąją pramonę aktyviau vykdyti mokslinius tyrimus ir gamybą.

5.4. Sparčiau diegti elektra varomas transporto priemones trukdo **techniniai trūkumai**, susiję su baterijų veikimu. Nors baterijų kainos krenta greičiau nei buvo tikėtasi, dar yra tam tikrų problemų (kai kuriais atvejais tarpusavyje prieštaraujančių), susijusių su jų parametrais (svoriu, įkrovimo talpa, nuvažiuojamu atstumu, įkrovimo greičiu ir eksploataavimo trukme ir gedimu), kurie riboja elektromobilių veikimo kokybę. Nepaisant to, pradedama pripažinti, kad lengvųjų automobilių ir mažos keliamosios galios krovinių transporto priemonių segmente ateityje didžiausias augimas teks elektra varomoms transporto priemonėms.

5.5. Techninius trūkumus galima įveikti tik įgyvendinant stiprią **mokslinių tyrimų** programą, apimančią visus aspektus – nuo fundamentinių tyrimų iki inovacijų. Europos mokslinių tyrimų programos, ypač „Horizontas 2020“, yra tikslingai orientuotos ir moksliniai tyrimai aktyviai vykdomi įvairiose alternatyviose srityse, kaip antai nauji baterijų tipai ar kuro elementai ir vandenilis. Tikslai yra daug žadantys, tačiau daug šių mokslinių tyrimų vis dar yra ankstyvajame etape. Vis dėlto jau pasiekta tam tikrų pradinių rezultatų, kaip rodo Kuro elementų ir vandenilio bendroji įmonė (www.fch.europa.eu).

5.6. Kad būtų išvengta netikrumo dėl transporto priemonių traukos sistemų ateities, Europos Sąjunga kitoje bendrojoje programoje turi toliau laikytis specialaus su transportu susijusio **mokslinių tyrimų prioriteto**, kuriam tvirtą pagrindą suteikia Europos Komisijos parengtos Europos transporto mokslinių tyrimų ir inovacijų strategijos ir Europos technologijų platformos, pavyzdžiui, Europos aviacijos mokslinių tyrimų ir inovacijų patariamąja taryba. Be to, pats veiksmingiausias būdas siekti pateikimo į rinką – bendradarbiavimas, apimantis visą technologinės parengties lygių grandinę – nuo fundamentinių tyrimų iki taikymo.

5.7. EESRK norėtų pakartoti ⁽¹⁾ faktą, kad nacionalinių ir ES mokslinių tyrimų finansavimas nepakankamai **derinamas**. Pavyzdžiui, koncepciją „Power-to-X“, t. y. sintetinio kuro gamybai naudojama elektrocheminė garų ir anglies dioksido konversija naudojant elektrą, pagamintą iš atsinaujinančiųjų šaltinių, tvirtai remia Vokietijos finansavimo programa ⁽²⁾, tačiau ji nesulaukia lygiaverčio požiūrio iš ES pusės.

5.8. Remiantis turimomis technologijomis, pastaruoju metu Europoje sparčiai auga baterijų paklausa. Didžioji dauguma pasaulio elementų gamybos pajėgumų tebėra Azijoje ir JAV. Kaip ir Komisija, EESRK nuogaštuoja, kad automobilių pramonė bus labai priklausoma nuo baterijų elementų importo ir kad tai kels įvairių su jų tiekimu susijusių riziką. Europos automobilių gamintojams būtų naudinga vietinė **Europos baterijų pramonė**, galinti patenkinti paklausą.

5.9. Parama elektromobiliams neapsiriboja baterijų kūrimu. Ypač sunkiasvorėms krovinėms transporto priemonėms alternatyvus sprendimas būtų **elektrifikuoti keliai** su elektrine varymo sistema per kontaktinius laidus arba bėgius kelio paviršiuje (e. greitkelis ir kt.). Alternatyvių varymo sistemų bendra problema – bendrų standartų parengimas, kad būtų sudarytos sąlygos tarpvalstybiniam eismui, ir bent jau ES masto, o dar geriau – pasaulinės rinkos sukūrimas. Tam tinkama priemonė galėtų būti TEN-T tinklas, ypač pagrindinio tinklo koridoriai.

⁽¹⁾ OL C 34, 2017 2 2, p. 66

⁽²⁾ <https://www.kopernikus-projekte.de/projekte/power-to-x>

5.10. Vis didesnę pasipriešinimą patiria **vidaus degimo variklis**, kuris yra susisiekimo pagrindas mūsų keliuose. Labai sumažėjo pasitikėjimas įmonėmis ir reglamentavimo sistema, susijęs su transporto priemonių išmetamais teršalais, ypač po to kai buvo atskleisti neteisėtų išderinimo įtaisų naudojimo atvejai. Šie įtaisai trukdo arba neleidžia kontroliuoti išmetamų teršalų kiekio realiomis važiavimo sąlygomis. NET ir be neteisėtų gudrybių, gerai žinoma, kad transporto priemonės, praėjusios formalų išmetamųjų teršalų patikrinimą, paprastai išmeta daug didesnę teršalų kiekį realiomis vairavimo sąlygomis. Faktas, kad šis neatitikimas pastaraisiais dešimtmečiais padidėjo, yra pagrindinė šiandienos problemų priežastis. Reikia skubiai atkurti vartotojų pasitikėjimą automobilių pramone ir reglamentavimo sistema nustatant realistiškas išmetamųjų teršalų normas ir atitinkamas tikrinimo procedūras. Komitetas apgailestauja dėl to, kad Komisijos pasiūlymas dėl nepriklausomos ES masto transporto priemonių išmetamųjų teršalų kiekio tikrinimo priežiūros institucijos buvo atmetas kiek anksčiau 2017 m., nes jam prieštaravo kai kurios valstybės narės.

5.11. Vis dėlto, diskusija apie degimo variklius ir jiems priešpastatomą elektrinę trauką neturi apsiriboti išmetamųjų teršalų normomis. Visų pirma, reikia suvokti skirtumą tarp poveikio **visuotiniam** atšilimui ir poveikio oro taršai **vietos lygiu**. Siekiant sumažinti oro taršą vietos mastu, pirmiausia reikėtų rinktis vietoje teršalų neišmetančias elektra varomas transporto priemones. Tačiau šios elektrinės transporto priemonės paprastai nėra netaršios vertinant pasaulio mastu. Išmetamųjų teršalų lygis priklauso nuo baterijų įkrovimo ir baterijų gamybos procesams naudojamos elektros energijos gamybos metodo. Kadangi elektros gamybos neišskiriant anglies dioksido dalis valstybėse narėse labai skiriasi, akivaizdu, kad elektra varomų transporto priemonių indėlis, padedantis pasiekti ES klimato tikslus, taip pat priklauso nuo šalies, kuriose naudojamos tokios elektra varomos transporto priemonės. Skiriant ES paramą **elektromobilumui** reikia atsižvelgti į tai, kad šis klausimas yra glaudžiai susijęs su elektros energijos gamybos sritimi, kaip jau buvo aptarta **Europos energetikos sąjungos** kontekste.

5.12. Degimo varikliai šiuo metu yra pranašesni važiuojant ilgais atstumais ir pervežant sunkiasvorius krovinius. Svarstant klausimą, kaip greitai elektrinė trauka gali sumažinti šį atotrūkį, turėtume rengtis **ilgam pereinamajam laikotarpiui**, kai vienu metu bus naudojamos abi traukos sistemos. Sprendimas, kuriam yra gerai pasirėngusi Europos automobilių pramonė, yra, pavyzdžiui, hibridiniai automobiliai, kurie gali būti varomi degimo varikliu važiuojant ilgais atstumais ir elektriniu varikliu važiuojant mieste. Tam tikriems poreikiams (pvz., krovinių pervežimui ilgais atstumais) elektrinės transporto priemonės su baterijomis nėra tinkamos. Šioje srityje gali būti naudojamos įvairios alternatyvios technologijos, pavyzdžiui, vandenilio kuro elementai ir elektrifikuoti greitkeliai. Europa turi investuoti į jų vystymą, kad taptų pramonės lydere ekologiško transporto srityje.

5.13. EESRK pritaria, kad reikia visose valstybėse narėse plėtoti profesinį mokymą logistikos srityje, kad būtų uždomi nauji gebėjimai, reikalingi šio dokumentų rinkinio iniciatyvoms paremti.

5.14. Verta pažymėti, kad didieji miestai visoje ES savarankiškai pradėjo daug įvairių iniciatyvų, kuriomis siekiama spręsti transporto spūsčių ir taršos problemas. EESRK ragina Komisiją plėsti savo bendradarbiavimą su miestų savivaldybėmis keičiantis geriausia praktika ir skleidžiant informaciją.

2017 m. spalio 18 d., Briuselis

Europos ekonomikos ir socialinių reikalų komiteto
pirmininkas
Georges DASSIS