

2017 m. sausio 19 d., ketvirtadienis

P8\_TA(2017)0009

**Logistika ES ir daugiaryšis vežimas naujais transeuropinio transporto tinklo (TEN-T) koridoriais****2017 m. sausio 19 d. Europos Parlamento rezoliucija dėl logistikos ES ir dėl daugiaryšio transporto naujuose TEN-T koridoriuose (2015/2348(INI))**

(2018/C 242/04)

*Europos Parlamentas,*

- atsižvelgdamas į 2015 m. rugsėjo 9 d. savo rezoliuciją dėl 2011 m. Baltosios knygos dėl transporto politikos įgyvendinimo. Rezultatų apžvalga ir tolesni veiksmai tvaraus judumo link <sup>(1)</sup>,
- atsižvelgdamas į 2015 m. gruodžio 2 d. savo rezoliuciją dėl tvaraus judumo mieste <sup>(2)</sup>,
- atsižvelgdamas į savo 2008 m. rugsėjo 4 d. rezoliuciją dėl krovinių transporto Europoje <sup>(3)</sup>,
- atsižvelgdamas į savo 2007 m. rugsėjo 5 d. rezoliuciją dėl krovinių transporto logistikos Europoje – tvariojo mobilumo pagrindo <sup>(4)</sup>,
- atsižvelgdamas į Reglamentą (ES) Nr. 1315/2013 <sup>(5)</sup> ir Reglamentą (ES) Nr. 1316/2013 <sup>(6)</sup>,
- atsižvelgdamas į Reglamentą (ES) Nr. 913/2010 <sup>(7)</sup>,
- atsižvelgdamas į Komisijos baltąją knygą „Bendros Europos transporto erdvės kūrimo planas. Konkurencingos efektyviu išteklių naudojimu grindžiamos transporto sistemos kūrimas“ (COM(2011)0144),
- atsižvelgdamas į Komisijos komunikatą „Spartesnis perėjimas prie mažos anglies dioksido taršos ekonomikos Europoje“ (COM(2016)0500),
- atsižvelgdamas į Komisijos komunikatą dėl Europos mažataršio judumo strategijos (COM(2016)0501),
- atsižvelgdamas į Komisijos komunikatą „Europos investicijų, skirtų darbo vietoms kurti ir ekonomikos augimui užtikrinti, didinimas. Antrasis Europos strateginių investicijų fondo etapas ir naujasis Europos išorės investicijų planas“ (COM(2016)0581),
- atsižvelgdamas į 2016 m. vasario 16 d. Komisijos komunikatą „ES suskystintų gamtinių dujų naudojimo ir dujų laikymo strategija“ (COM(2016)0049),
- atsižvelgdamas į 2016 m. birželio 20 d. Roterdamo ministrų deklaraciją dėl transeuropinio transporto tinklo (TEN-T) įgyvendinimo <sup>(8)</sup>,
- atsižvelgdamas į 2016 m. Roterdamo TEN-T dienose paskelbtus dokumentus, kuriuos parengė TEN-T tinklo koridorių Europos koordinatoriai <sup>(9)</sup>,
- atsižvelgdamas į Europos TEN-T koordinatorių sudarytus koridorių darbo planus,

<sup>(1)</sup> Priimti tekstai, P8\_TA(2015)0310.

<sup>(2)</sup> Priimti tekstai, P8\_TA(2015)0423.

<sup>(3)</sup> OL C 295 E, 2009 12 4, p. 79.

<sup>(4)</sup> OL C 187 E, 2008 7 24, p. 154.

<sup>(5)</sup> OL L 348, 2013 12 20, p. 1.

<sup>(6)</sup> OL L 348, 2013 12 20, p. 129.

<sup>(7)</sup> OL L 276, 2010 10 20, p. 22.

<sup>(8)</sup> <https://english.eu2016.nl/documents/publications/2016/06/20/ministerial-declaration-on-implementing-ten-t>.

<sup>(9)</sup> <http://ec.europa.eu/transport/themes/infrastructure/news/doc/2016-06-20-ten-t-days-2016/issues-papers.pdf>.

**2017 m. sausio 19 d., ketvirtadienis**

- atsižvelgdamas į Audito Rūmų specialiąją ataskaitą Nr. 08/2016 „Krovininis geležinkelių transportas Europos Sąjungoje: vis dar netinkamame kelyje“<sup>(1)</sup>,
  - atsižvelgdamas į Darbo tvarkos taisyklių 52 straipsnį,
  - atsižvelgdamas į Transporto ir turizmo komiteto pranešimą ir Aplinkos, visuomenės sveikatos ir maisto saugos komiteto nuomonę (A8-0384/2016),
- A. kadangi šiuolaikinis veiksmingas transportas ir logistika yra labai svarbūs veiksmingam ES vidaus rinkos veikimui, taip pat užtikrinant konkurencingumą, kuriant naujas įmones, suteikiant daugiau užimtumo galimybių, saugant aplinką ir švelninant klimato kaitos poveikį bei mažinant išmetamą anglies dioksido kiekį transporto sektoriuje;
- B. kadangi trečiuoju Komisijos baltosios knygos dėl transporto tikslu siekiama, kad iki 2030 m. 30 proc. daugiau kaip 300 km keliais vežamų krovinių turėtų būti gabenama kitų rūšių transportu – geležinkelių arba vandens transportu, o iki 2050 m. šis skaičius turėtų viršyti 50 proc., norint pasiekti šį tikslą, reikės sukurti atitinkamą infrastruktūrą; kadangi Europos transporto politika ir TEN-T gali labai prisidėti siekiant Sąjungos klimato tikslų ir COP 21 konferencijos Paryžiaus susitarimo tikslų;
- C. kadangi formuojant perspektyvią ES logistikos politiką reikėtų siekti logistikos sektoriui padėti išlaikyti jo pasaulinį konkurencingumą ir indėlį į ES ekonomikos augimą atsižvelgiant į skirtingas ekonomines, visuomenės ir technologines tendencijas ir pasaulio prekybos ryšius;
- D. kadangi TEN-T politika siekiama užtikrinti veiksmingas, pažangias ir tvarias transporto paslaugas ir kadangi įgyvendinant į ateitį orientuotą logistiką ir daugiarūšio vežimo sprendimus reikalingas tam tikras bendradarbiavimas tarp įvairių sektorių;
- E. kadangi siekiant skatinti Sąjungos ekonomiką ir darbo vietų kūrimą pirmenybė turėtų būti teikiama daugiarūšio vežimo jungtims tarp uostų, oro uostų, daugiarūšių platformų, pagrindinių TEN-T koridorių ir kitų sekcijų;
- F. kadangi pagrindiniais TEN-T koridoriais skatinama sinergija, nes daugiau dėmesio skiriama terminalams ir miestų transporto mazgams, taip pat integruojant intelektines ir švarų kurą naudojančias transporto sistemas, ir kadangi labai svarbi yra ir visa apimančio tinklo papildomos prieigos funkcija;
- G. kadangi dar labai skiriasi valstybių narių transporto veiksmingumas ir efektyvumas, kurių lemia jų ekonominis pajėgumas, pramonės vaidmuo, geografinės sąlygos, infrastruktūros kokybė ir gyventojų tankis;
- H. kadangi transporto bepiločiai orlaiviai teikia naujų galimybių krovininio transporto logistikos grandinėje, bet kadangi tam, kad būtų išnaudotas visas jų potencialas, be suderinto teisinio pagrindo, būtina glaudė sąsaja su įprastomis transporto rūšimis, siekiant ir ateityje užtikrinti ES konkurencingumą;
- I. kadangi šiuo metu tam tikru lygmeniu plėtojami nustatyti Europos transporto tinklo prioritetiniai koridoriai gali turėti didelį teigiamą poveikį šalių, kurioms labai pakenkė ekonomikos krizė, ekonomikai;
- J. kadangi krovininio transporto srityje nustatytos problemos susijusios su skirtinga tarpvalstybinių jungčių įtampa;
- K. kadangi šiuo metu transporto reglamentai susieti su transporto rūšimi ir priklauso skirtingų tarptautinių organizacijų (pvz., Tarptautinės jūrų organizacijos arba Tarptautinės civilinės aviacijos organizacijos) kompetencijai;

<sup>(1)</sup> [http://www.eca.europa.eu/Lists/ECADocuments/SR16\\_08/SR\\_RAIL\\_FREIGHT\\_LT.pdf](http://www.eca.europa.eu/Lists/ECADocuments/SR16_08/SR_RAIL_FREIGHT_LT.pdf).

2017 m. sausio 19 d., ketvirtadienis

**ES logistika ir poreikis į TEN-T programą įtraukti papildomų priemonių**

1. pažymi, kad siekiant plėtoti vidaus rinką, taip pat siekiant ES klestėjimo ir ekonominės, socialinės bei teritorinės sanglaudos svarbu užtikrinti laisvą asmenų, prekių ir paslaugų judėjimą, be kita ko, pasitelkiant veiksmingą ir tvarią krovinių transporto sistemą;

2. mano, kad sklandi ES infrastruktūros sistema logistikos sektoriui, taigi, ir regionų vystymuisi bei augimui bus naudinga tik tada, jei bus įgyvendinta ir atitiks ES teisės aktus ir jau priimtą TEN-T politiką; primygtinai ragina valstybes nares teisės aktus tinkamai perkelti į nacionalinę teisę, netrukdant laisviems prekių mainams; ragina valstybes nares dėti daugiau pastangų siekiant taikyti ES teisės aktus ir jų laikytis bei nenustatyti naujų kliūčių; ragina Komisiją kreiptis į Teisingumo Teismą dėl valstybių narių, kurios vėluoja įgyvendinti ES teisės aktus arba juos taiko netinkamai, skatinti visus kitus atitinkamus dalyvius imtis veiksmų siekiant užkirsti kelią tokiam vėlavimui ar netinkamam taikymui;

3. yra susirūpinęs dėl neigiamo poveikio, kurį logistikos sektoriui, taigi, ir regionų vystymuisi bei augimui turėjo vidaus sienų uždarymas, susijęs su humanitarine ir migrantų krize bei terorizmo grėsme Europos Sąjungoje; ragina valstybes nares ir Komisiją siūlant tokias priemones kuo labiau vengti netiesioginės žalos krovinių transporto srautams; ragina Komisiją imtis drausminių priemonių prieš valstybes nares, kurios trukdo laisvam judėjimui, tyčia užkirsdama kelią krovinių transporto srautams;

4. pabrėžia, kad logistika atlieka esminį vaidmenį užtikrinant veiksmingas ir tvarias krovinių transporto operacijas ES, nors tas vaidmuo nepakankamai pripažįstamas; pažymi, kad reikia suformuluoti atnaujintą ES krovinių vežimo logistikos strategiją;

- kurioje būtų atsižvelgiama į naują TEN-T infrastruktūros politiką,
- kuria būtų siekiama toliau mažinti reglamentavimo, veiklos ir technines kliūtis,
- kuria būtų užtikrinamas optimalus išteklių naudojimas ir
- kuria būtų siekiama įdiegti naujas technologijas, padėsiančias sustiprinti sektoriaus veiksmingumą ir paspartinti perėjimą prie saugios ir mažo anglies dioksido kiekio transporto sistemos,
- kuria būtų siekiama gerinti jungtis ir plėtoti infrastruktūrą tose srityse, kuriose jų trūksta,
- kuria būtų skatinama ir remiama Europos geležinkelių pramonė, taip pat stiprinama Europos geležinkelių reindustrializacijos politika, numatant abipusiškai naudingą perspektyvą, kad ES logistika taps tvaresnė ir bus užtikrinta geresnė geležinkelių produktų konkurencinė padėtis pasaulio rinkoje,
- kurioje jau būtų atsižvelgiama į bepiločius orlaivius kaip į būsimą transporto rūšį,
- kuria būtų skatinama toliau plėtoti mokslinius tyrimus ir švietimą transporto ir logistikos srityje; ir
- kuri apimtų nepriklausomą mokslinį tyrimą, kuriame būtų pateikiama išsami informacija apie tai, koku mastu iki 2030 ir 2050 m. krovinių vežimą iš automobilių kelių būtų galima perkelti į geležinkelius ir vidaus vandenų laivybą, kokios būtų su tuo susijusios sąnaudos, taip pat koku mastu taip būtų galima išvengti aplinkai tenkančios naštos, kaip antai triukšmo ir oro taršos;

5. pabrėžia, kad nutiesus TEN-T tinklą, kuris bus baigtas 2030 m., ypatingą dėmesį skiriant nustatytiems terminams ir tarpvalstybinėms jungtims, bus panaikintos kliūtys, padidintas įvairių transporto rūšių sąveikumas ir ES integruotas daugiarūšis krovinių transportas; primena, kad turi būti pradėtas visa apimančio tinklo, atitinkančio pagrindinį tinklą, nacionalinis planavimas siekiant jį integruoti nacionalines, regionines ir vietos infrastruktūras, ir šis planavimas turėtų būti baigtas vėliausiai iki 2050 m.;

6. palankiai vertina tai, kad taikant svarbiausių tinklo koridorių požiūrį, labiau akcentuojamas siekis gerinti transporto mazgų ir jų galutinės paskirties jungčių kokybę, nustatyti ir įveikti sąveikumo kliūtis, tobulinti ir atnaujinti IRT sprendimus ir panaikinti visas kitas (fizinės, techninės arba organizacinės) spragas, kurios gali trukdyti sklandžiai teikti krovinių logistikos paslaugas;

**2017 m. sausio 19 d., ketvirtadienis**

7. atsižvelgdamas į tai, primena, kokie svarbūs yra miestų transporto mazgai, kuriuose susijungia didelė dalis transporto rūšių (uostų, oro uostų, logistikos centrų, terminalų ir t. t.), kuriuose vyksta perkrovimas ir pasiekiami galutinės paskirties punktai ir kurie yra labai svarbūs ištisoms logistikos grandinėms, reikalauja didesnio dėmesio, jei norima užtikrinti sklandžią miestų transporto logistiką; pabrėžia, kad svarbu investuoti į šiuos miestų transporto mazgus, taip pat skatinti geležinkelių jungtis su pramoniniais įrenginiais ir geresnius geležinkelių ryšius su jūrų uostais, vidaus vandenų uostais ir jungtis iš pakrantės su atokesne teritorija; prašo Komisiją 2017 m. atliekant Europos infrastruktūros tinklų priemonės (EITP) peržiūrą šioms investicijoms teikti pirmenybę;

8. pažymi, kad veiksmingo suderinimo ir įgyvendinimo laiku iš valstybių narių pusės, taip pat sąžiningo politinio kaimyninių valstybių narių bendradarbiavimo stoka gali pakenkti tarpvalstybiniam projektams; palankiai vertina didėjančią ES institucijų interesą remti tarpvalstybinę infrastruktūrą ir įrenginius, ypač svarbias tarpvalstybines geležinkelių regionines jungtis, sukuriančias pridėtinę ES vertę; pabrėžia, kad turėtų būti sprendžiama geležinkelių infrastruktūros trūkstumų sąsajų tarpvalstybiniuose regionuose problema siekiant sudaryti sąlygas veiksmingam ir sėkmingam geležinkelių transportui; ragina Komisiją, Europos koordinatorius ir kitus susijusius suinteresuotuosius subjektus teikti vienodą svarbą nedidelės apimties ir didesniems TEN-T projektams, trumpojo laikotarpio, vidutinės trukmės laikotarpio ir ilgalaikiai naudai, kuri gali būti gauta įgyvendinant tokius projektus; ragina dalyvius skatinti trumpojo laikotarpio laimėjimus; ragina Komisiją palengvinti jų įtrauktį į EITP finansavimą;

9. mano, kad nors pagrindinė atsakomybė dėl visa apimančio tinklo tenka valstybėms narėms, siekiant, kad tam tikros ES zonos nebūtų paliktos be jungčių, ES logistikai yra itin svarbūs abu TEN-T lygmenys, nes taip užtikrinamas pagrindinio tinklo pralaidumas ir pasiekiami galutinės paskirties punktai; laikosi nuomonės, kad regioniniai tinklai neturėtų būti palikti už Europos perspektyvos ribų, įskaitant jų finansavimą ir reglamentavimo priemones, visų pirma tas, kurios susijusios su prieiga prie geležinkelių tinklo, laiko tarpinių paskirstymu ir mokesčiais; pabrėžia, kad turėtų būti sprendžiama geležinkelių infrastruktūros trūkstumų sąsajų tarpvalstybiniuose regionuose problema siekiant sudaryti sąlygas veiksmingam ir sėkmingam tarpvalstybiniam geležinkelių transportui;

10. atkreipia dėmesį į svarbų daugiarūšiškumo vaidmenį krovinių logistikos srityje, todėl ragina daugiarūšes platformas labiau įtraukti į valstybių narių vykdomą trasų planavimą ir plėtrą;

11. pažymi, kad daugybė mazgų ir krovinių transporto TEN-T tinkle paskirstomi tankiai apgyvendintose vietovėse ir tankiuose tinkluose, įskaitant tarpvalstybines zonas, kurios dalijasi pajėgumais su keleivių transportu; mano, kad būtina optimizuoti krovinių transporto infrastruktūros formavimą TEN-T, ypač stipriai perkrautose teritorijose, siekiant įtraukti novatoriškas miestų logistikos strategijas; ragina Komisiją derinant veiksmus su ES koordinatoriais įvertinti pažangą, pasiektą vykdančiais projektus, ir primygtinai raginti valstybes nares laikytis reikalavimų; ragina Komisiją iš naujo įvertinti krovinių transporto tinklų kūrimo metodiką ir kriterijus ir užtikrinti, kad visų pirma būtų investuojama į alternatyvius krovinių transporto maršrutus, jungiančius mažiau apkrautus mazgus, terminalus, oro uostus ir uostus, taip pat atsižvelgiant į aplinkos apsaugą ir triukšmo mažinimą;

12. apgailestauja dėl to, kad itin dažnai valstybių narių infrastruktūros planai sudaromi neatsižvelgiant į TEN-T tikslus; primygtinai ragina Komisiją tokio bendradarbiavimo stokos priežastis ir padidinti koordinaciją tarp šių dviejų planavimo lygmenų ir ragina į Europos semestrą įtraukti skyrių dėl jo suderinamumo su atitinkamomis taisomosiomis priemonėmis ir aiškaus veiksmingumo patikrinimo; ragina Komisiją pirmumą teikti tiems valstybių narių projektams, kurie atitinka TEN-T tikslus, dėmesį sutelkti į tuos projektus, kurie sukuria didesnę Europos pridėtinę vertę ir stebėti tarpvalstybinius transporto projektus; primygtinai ragina valstybes nares sudaryti savo nacionalinius infrastruktūros planus atsižvelgiant į TEN-T tikslus;

13. pažymi, kad ekonominių ir biudžeto sunkumų patiriančios valstybės narės negali bendrai finansuoti krovinių transporto projektų dėl griežto Stabilumo ir augimo pakto (SAP) aiškinimo; siūlo optimaliai naudotis viešojo ir privačiojo finansavimo planais, taip pat atsižvelgiant į EITP ir programos „Horizontas 2020“ sujungimą su Europos strateginių investicijų fondu ir kitomis finansinėmis priemonėmis; laikosi nuomonės, kad skaičiuojant valstybės skolą neturėtų būti įtraukti pagal EITP vykdomi projektai; ragina Komisiją atlikti tyrimą, ar tokia priemonė būtų tinkama tam, kad būtų pastebimai padidintos investicijos į krovinių vežimo infrastruktūrą;

2017 m. sausio 19 d., ketvirtadienis

14. mano, kad siekiant sukurti veiksmingą ES logistikos sistemą reikia stiprinti koordinavimą už fizinių jungčių ir TEN-T tinklo eksploatavimo ribų; ragina Komisiją padaryti logistiką neatsiejama pagrindinių tinklo koridorių dalimi, sustiprinti tinklo koordinavimą su nacionalinėmis, regioninėmis ir vietos valdžios institucijomis ir, atsižvelgiant į tai, taip pat dėmesį sutelkti į įvairių koridorių bei regioninių, vietos ir miestų tvarių krovinio transporto tinklų jungtis; ragina Komisiją stiprinti TEN-T Europos koordinatorių veiksmų sritį, kuri neapsiribotų atitinkamų koordinatorių kompetencijai priklausančių koridorių geografine taikymo sritimi ir spręstų horizontaliuosius politikos klausimus, kaip antai didesnė transporto rūšių įvairovė ir veiksminga krovinių logistika; ragina Komisiją įvertinti šį darbą, susijusį su logistika ir didesne transporto rūšių įvairove koridoriuose kas dvejus metus;

15. mano, kad netinkama tinklo priežiūra gali paveikti TEN-T infrastruktūros tvarumą ir veiksmingumą; pabrėžia, kad transporto sistemą reikia ne tik atnaujinti bei modernizuoti, bet ir reguliariai prižiūrėti; susirūpinęs pažymi, kad dėl nuolat nepakankamo infrastruktūros valdytojų ir valstybių narių dėmesio priežiūrai mažėja linijų konkurencingumas (greičio apribojimai, patikimumas, saugumas), ypač geležinkelių atveju: kartais linijas tenka uždaryti; ragina Komisiją ir valstybes nares kartu su EIB išnagrinėti naujus finansavimo planus siekiant palengvinti investicijas į tinklo priežiūrą;

16. prašo Komisijos reguliariai pranešti Parlamentui apie Skaitmeninio transporto ir logistikos forumo metu padarytas išvadas ir priimtas priemones, siekiant toliau remti krovinio transporto ir logistikos skaitmeninimą; ragina šį forumą tęsti tol, kol jis bus reikalingas;

17. pabrėžia, kad reikia užtikrinti, kad planuojama infrastruktūra atitiktų tikruosius tvarios logistikos poreikius ir kad ji nebūtų pernelyg didelė našta aplinkai; atsižvelgdamas į tai, pabrėžia, kad biologinės įvairovės apsauga ir ES išsaugojimo tikslų siekis turėtų būti daug geriau integruoti į TEN-T planavimą ir įgyvendinimą;

### **Tolesnis paprastinimas ir nauja skaitmeninio sistema**

18. pabrėžia, kad reikia skubiai supaprastinti dokumentus ir administracines bei muitinės procedūras visoms rūšims ir visuose logistikos grandinių etapuose; ragina Komisiją ir valstybes nares vykdant „geresnio reglamentavimo“ susitarimą išsiaiškinti, kokie ES transporto ir judumo srities teisės aktai yra pertekliniai, stebėti nacionalines, regionines ir vietines taisykles, kurios galbūt prieštarauja ES teisei ir, jei tokių randama, kuo anksčiau suderinti šias taisykles su ES teise; ragina Komisiją pateikti metinę pažangos šioje srityje ataskaitą;

19. primygtinai ragina Komisiją iki 2017 m. pabaigos pasiūlyti keitimosi elektronine informacija ir daugiarūšio transporto valdymo sistemą (e. kroviniai) siekiant palengvinti paprastesnę, bepapierį, sklandų, skaidrų, saugų ir patikimą keitimosi informacija srautą tarp įmonių, vartotojų ir valdžios institucijų remiantis įtvirtintomis paslaugomis (pvz., SafeSeaNet, RFD, e-Manifest, RIS, TAF, ITS); ragina Komisiją užtikrinti darnų e. transporto dokumentų, kovos su sukčiavimu sistemų ir kibernetinio saugumo priemonių taikymą;

20. ragina valstybes nares apskritai pripažinti elektroninius transporto dokumentus ir nedelsiant ratifikuoti ir taikyti e-CMR protokolą;

21. pabrėžia inovacijų naudojant naujas technologijas, kaip antai skaitmeninio (pvz., skaitmeninių važtaraščių), priegos prie duomenų ir keitimosi duomenimis svarbą, išlaikant aukštą kibernetinio saugumo ir duomenų apsaugos lygį, nes jie suteikia veiksmingesnių transporto ir logistikos sprendimų galimybę, jei užtikrinamas sąveikumas ir vienodos bei nediskriminacinės priegos galimybės; ragina Komisiją pateikti pasiūlymų, kaip būtų galima užtikrinti duomenų, susijusių su logistika ir kroviniu transportu, įtraukimą, prieinamumą ir apsaugą;

22. siekiant užtikrinti nediskriminacines sąlygas keistis informacija skaitmeniniu būdu, ragina Komisiją ir valstybes nares numatyti investicijų sistemą, kad būtų užtikrintas pradinis mokymas naudotis informacinėmis technologijomis ir nuolatinis naudojamų keitimosi duomenimis platformų atnaujinimas;

**2017 m. sausio 19 d., ketvirtadienis**

23. pabrėžia, kad moksliniai tyrimai ir inovacijos gali atlikti svarbų vaidmenį plėtojant aplinkos apsaugos ir skaitmeninimo požiūriu tvarią logistiką, taip pat didinant IT sistemų ir paslaugų sąveikumą ir tarpusavio jungtis;

24. pabrėžia, kad reikia toliau plėtoti informacijos ir komunikacijos sistemas, visiškai panaudojant Europos palydovinės navigacijos sistemų GALILEO ir EGNOS su jomis susijusių visų rūšių transporto valdymo ir informacinių bei logistikos sistemų potencialą, leidžiant naudotis visomis turimomis finansinėmis priemonėmis, kad būtų skatinamos privačios investicijos;

25. ragina valstybes nares užtikrinti greitas administracines procedūras, kuriomis siekiama paspartinti TEN-T koridorių įgyvendinimą; prašo Komisijos užtikrinti, kad taisyklėmis dėl SGT, valstybės pagalbos ir finansinių rinkų nebūtų sudaroma kliūčių investicijoms;

***Europos transporto sistemos formavimas ir investicijos į ją pagrindinį dėmesį skiriant logistikai***

26. pabrėžia, kad ir kitoje DFP reikia užtikrinti pakankamą TEN-T plėtojimo finansavimą iš ES biudžeto; tikisi, kad Komisija 2017 m. pateiks EITP laikotarpio vidurio peržiūrą ir pasiūlys priemonių ir išteklių, kad prioritetiniai projektai būtų įgyvendinti laiku, optimizavimą; primygtinai ragina taikyti principą „panaudok, kitaip prarasi“, o nepanaudotas EITP lėšas skirti būsimiems kvietimams teikti pasiūlymus; primygtinai ragina Komisiją įvertinti pasiūlymą 2017 m. paskelbti specialų kvietimą teikti pasiūlymus logistikos srityje, įskaitant daugiarašį transportą ir krovinio transporto sprendimus miestų mazguose, įskaitant inovatyvų ir alternatyvų transportą (t. y. bepiločiai orlaiviai, alternatyviais degalais varomos krovininės transporto priemonės, dviračiai ir pan.);

27. prašo Komisijos primygtinai raginti valstybes nares įgyvendinti būtinas investicijas, kad būtų baigtos tiesti pagrindinių Sąjungos koridorių jungtys;

28. primena miestų transporto mazgų svarbą ištisoje logistikos grandinėje, kurioje vyksta didelė dalis perkrovimo ir pasiekiami galutinės paskirties punktai; ragina valstybes nares, Komisiją ir projektų vykdytojus TEN-T pagrindinio tinklo koridoriuose sutelkti dėmesį į tai, kad būtų koordinuotai rengiami projektai, kuriais skatinamas daugiarašis vežimas krovinio transporto logistikos srityje, ypač terminalų centrai, logistikos platformos ir miestų transporto mazgai, remiantis faktine ir būsima transporto paklausa ir tinkamai nustačius prioritetus atsižvelgiant į vietos, tarpvalstybinį ir koridoriaus masto poveikį;

29. mano, kad patikimumas, dažnumas, lankstumas, orientavimasis į klientus, vežimo trukmė ir kaina yra svarbiausi veiksniai, į kuriuos vežėjai atsižvelgia rinkdamiesi įvairius galimus vežimo būdus;

30. mano, kad veiksminga logistikos sistema taip pat turi būti orientuota į ateities technologijas ir teikti greitą, aplinkai palankią ir efektyvią krovinio transporto rūšių paslaugas; pabrėžia transporto automatizavimo ir autonomizavimo potencialą ir vis svarbesnį vaidmenį logistikai, įskaitant automatizuotas transporto priemones, bepiločius orlaivius ir nuotoliniu būdu valdomus robotus;

31. ragina Komisiją visapusiškai atsižvelgia į automatizavimą ir jo poveikį savo logistikos strategijai, užtikrinant sklandų ir veiksmingą jos integravimą į TEN-T, ir remti mokslinius tyrimus ir investicijas į šių pagrindinių technologijų plėtrą;

32. pabrėžia automatizuoto, autonominio transporto, taip pat nuotolinio valdymo orlaivių (bepiločių orlaivių) potencialą logistikai; ragina priimti priemones, kuriomis būtų užtikrinama, kad automatizuotos transporto priemonės ir sistemos sklandžiai sąveikautų su tradicinėmis transporto priemonėmis ir pažeidžiamais naudotojais; laikosi nuomonės, kad dėl būsimos nuotoliniu būdu valdomų robotų ir orlaivių sistemų (bepiločių orlaivių) plėtos ir plačiai paplitusio naudojimo atsiras naujų, greitų, aplinkai palankių ir efektyvių krovinio transporto rūšių; ragina Komisiją parengti naują strategiją, kuria būtų užtikrinama, kad bepiločius orlaivius ir jų terminalus būtų galima veiksmingai integruoti į TEN-T programą, ir valstybėms narėms parengti atitinkamas gaires;

2017 m. sausio 19 d., ketvirtadienis

33. ragina Komisiją įvertinti, kokį poveikį dėl padidėjusio važiuojančių transporto priemonių skaičiaus aplinkai daro strategijos „pačiu laiku“ diegimas;

34. pabrėžia, kad būtina įtraukti paskirstymo logistikos ir reversinės logistikos elementus, siekiant sumažinti bendrą važiuojančių krovinių transporto priemonių poreikį, taip pat atsižvelgiant į laipsnišką perėjimą prie žiedinės ekonomikos;

### ***Greita ir veiksmingesnė transporto rūšių integracija***

35. pabrėžia, kad reikia sutelkti dideles pastangas siekiant atgaivinti geležinkelius ir stiprinti vidaus vandens kelius ir tai turėtų būti ES tvaraus transporto strategijos prioritetas; pripažįsta, kad nuo ekonomikos krizės pradžios būtent geležinkeliai nuolat prarasdavo savo rinkos dalį, ir todėl mano, kad valstybės narės ir Komisija turėtų pasiūlyti naujas ir nediskriminacines iniciatyvas, kuriomis būtų siekiama prisidėti prie šio sektoriaus plėtros visoje Europoje;

36. ragina Komisiją skatinti krovinių vežimo geležinkeliais konkurencingumą pasitelkiant visiškai sąveikius ir tarpusavyje sujungtus geležinkelių tinklus ir užtikrinant vienodas sąlygas įmonėms, taip pat elgtis vidaus vandenų kelių, jūrų-upių transporto, jūrų transporto ir oro transporto atžvilgiu, kad kiekvieno tipo transportui būtų sudarytos vienodos veiklos sąlygos, taip pat primygtinai ragina ją skatinti daugiarūšį ir įvairiarūšį transportą;

37. mano, kad Europos geležinkelių eismo valdymo sistema (ERTMS) yra sėkmingas Europos krovinių transporto geležinkeliais projektas, ir palankiai vertina pastangas paspartinti jo įgyvendinimą nustatant orientyrus kiekvienam koridoriui; supranta, kad siekiant finansuoti daugiašalius daugiapakopius ERTMS projektus susiduriama su kliūtimis; prašo Komisiją ir Europos investavimo konsultacijų centrą pateikti konkrečių finansavimo sprendimų, kad diegiant ERTMS, kuri būtų naudinga ir infrastruktūrai, ir lokomotyvų įrenginiams, būtų lengviau pasinaudoti Europos strateginių investicijų fondo (ESIF) lėšomis;

38. mano, kad sąveikumui tenkančios kliūtys ir suvaržymai bus reikšmingai sumažintos visoms valstybėms narėms taikant Sąveikumo direktyvą; taip pat pabrėžia, kad neprivalomos priemonės, pvz., sąveikūs riedmenys (vagonai su pažeminta vidurine dalimi, kelių plokčių lokomotyvai) gali gerokai prisidėti sumažinant sąveikumo apribojimus; primygtinai ragina „Shift2Rail“ išanalizuoti ES rinką, jos būsimus pokyčius ir skatinti kurti nematerialią įvairiapusių sąveikumu pasižymintį infrastruktūrą ir ieškoti sąveikių riedmenų sprendimų, kad būtų galima paremti daugiarūšį mišrųjį vežimą;

39. pabrėžia, kad reikia sustiprinti mišrųjį vežimą ir atnaujinti galiojančias ES taisykles, įskaitant Bendrijos kabotažo sistemą ir transporto dokumentus reglamentuojančias taisykles, kad jos būtų aiškios ir suprantamos ir valdžios institucijos galėtų jas pritaikyti; palankiai vertina Komisijos išipareigojimą persvarstyti Tarybos direktyvą 92/106/EEB ir primygtinai ragina tai padaryti nedelsiant;

40. ragina Komisiją ir valstybes nares, nedarant neigiamo poveikio bendrai saugai, pradėti taikyti griežtesnes ir veiksmingesnes priemones ir paskatas siekiant skatinti geležinkelių bendroves mažinti geležinkeliais gabenamų krovinių keliamą triukšmą, atsižvelgiant į neigiamą triukšmo taršos poveikį sveikatai, ypač į tai, kad šiuo metu beveik 7 mln. žmonių ES yra veikiami geležinkelių triukšmo, kuris viršija ribinį poveikio dydį, ypač miestų teritorijose; šiuo tikslu ragina Komisiją nustatyti geležinkeliais gabenamų krovinių skleidžiamo triukšmo ribas;

41. mano, kad turi būti skatinamas perėjimas prie geležinkelių ir vandens transporto, kadangi jis padeda mažinti kelių perkrovą ir yra mažiau taršus nei kelių transportas;

42. pažymi, kad vidaus vandenų keliai turi atlikti didesnę vaidmenį transporto srityje aptarnaujant jūrų uostus kaip logistikos centrus, visų pirma gabenant prekes gilyn į sausumą ir sukuriant jungtį su Europos jūromis;

**2017 m. sausio 19 d., ketvirtadienis**

43. palankiai vertina Komisijos pirmuosius bandymus nustatyti sunkiasvorių komercinių transporto priemonių degalų standartus ir CO<sub>2</sub> ribas, taip pat tikslą mažinti išmetamą šiltnamio efektą sukeliančių dujų kiekį krovinių vežimo keliais sektoriuje remiantis Paryžiaus susitarimais; laikosi nuomonės, kad priemonės, kurioms reikia TEN-T tinklo infrastruktūros ir veiklos standartų peržiūros, turėtų būti svarstomos tik tada, kai tokios alternatyvos, kaip antai be krovinių grįžtančių transporto priemonių skaičiaus sumažinimas, geresnis alternatyviųjų degalų naudojimas ir prieinamumas, geresnė logistika ir galios pavarų naudojimas, negali užtikrinti, kad būtų pasiektas didesnis veiksmingumas ir daromas mažesnis poveikis infrastruktūrai ir aplinkai;

44. prašo Komisijos įvertinti galimybę visoje tiekimo grandinėje ir visiems su modaliniu transportu susijusiems sprendimams taikyti vieną standartinį išmetamo šiltnamio efektą sukeliančių dujų kiekio apskaičiavimo metodą;

45. ragina Komisiją skatinti kurti elektra varomas bei alternatyviais degalais varomas transporto priemones ir reikiamą infrastruktūrą visame TEN-T tinkle, ypač miestų centruose, ir skatinti kurti pažangias transporto sistemas, apimančias, pvz., elektra varomų transporto priemonių ir atsinaujinančiųjų energijos išteklių naudojimą, ir kurti alternatyviuosius degalus ir reikiamą infrastruktūrą; pabrėžia, kad galutinės paskirties punktuose naudojant elektrines lengvasias krovines komercines transporto priemones apskritai išmetama mažiau CO<sub>2</sub>, taip pat konkrečiai mažiau teršiama vietos aplinka ir keliami mažiau triukšmo, todėl gerinama miesto oro kokybė; todėl pabrėžia, kad pagrindiniuose logistikos mazguose reikia įkrovimo infrastruktūros;

46. mano, jog reikia imtis tolesnių priemonių siekiant, kad kelių transportas logistikos grandinėje taptų veiksmingesnis ir labiau tausojantis aplinką; siūlo sumažinti eismo apribojimus ir užtikrinti tęstinumą bei visapusiškai veiksmingą logistiką pagrindiniuose tinklo koridoriuose švairius alternatyviuosius degalus naudojančioms sunkiasvorėms komercinėms transporto priemonėms, atitinkančioms aukščiausius išmetamųjų teršalų, triukšmo, saugumo ir socialinius standartus; primygtinai reikalauja, kad pagrindiniai tinklo koridoriai būtų visuotinai aprūpinti bent jau alternatyviųjų degalų degalinėmis ir saugiomis sunkvežimių stovėjimo aikštelėmis, įskaitant įrangą, būtiną, kad profesionalūs vairuotojai galėtų laikytis poilsio režimo tinkamomis sąlygomis;

47. mano, kad turi būti stiprinamas varymo sistemų įsisavinimas krovinių transporto srityje, koordinuotai ir skubiai diegiant alternatyviųjų degalų infrastruktūrą TEN-T koridoriuose, remiantis ES teisės aktais;

48. pabrėžia, kad svarbu pagerinti informacijos apie ES daugiarūšes ir logistikos paslaugas teikimą ir prieigą prie jos, visų pirma MVI, kurios turi ribotą prieigą prie šios informacijos; ragina Komisiją bendradarbiaujant su tinklo operatoriais ir valstybėmis narėmis sudaryti palankesnes sąlygas keistis esamais susitarimais, priemonėmis, konvencijomis, teisės aktais ir geriausia patirtimi, susijusiais su daugiarūšiu vežimu ES, ir parengti gaires, kurios būtų prieinamos internete, skirtas ekonominės veiklos vykdytojams paremti;

49. pažymi, kad paslaugų skaitmeninimas svarbus skatinant labiau aplinką tausojančius transporto sprendimus; todėl ragina Komisiją, taip pat ES lygmeniu taikant nuoseklų teisinį požiūrį, sudaryti palankesnes sąlygas, ypač MVI, susipažinti su duomenimis apie eismo srautus koridoriuose ir daugiarūšio transporto naudojimą ir jais dalytis, ir labiau įtraukti šiame sektoriuje veiklą vykdančius subjektus ir viešojo sektoriaus institucijas, siekiant geresnio tiekimo grandinės valdymo ir veiksmingesnio išteklių bei infrastruktūros panaudojimo, taip pat dalytis gerąja patirtimi; pabrėžia, kad labai svarbu, jog subjektai, pvz., skaitmeniniai žemėlapiai ir navigacijos paslaugų teikėjai, turėtų prieigą prie tokių eismo srauto duomenų, siekiant sudaryti sąlygas įvairiarūšiam transportui, veiksmingesniam maršruto parinkimui, automatizuotam vairavimui ir pažangiosioms transporto sistemoms, taip pat įvairių transporto priemonių grupavimui vežant krovinius keliais; taikant paskutinį sprendimą sudaromos sąlygos geriau panaudoti sūkurinį srautą, todėl išmetama mažiau teršalų ir didinamas kelių pajėgumas;

50. rekomenduoja visose naujų tipų krovinių transporto priemonėse privalomai įrengti antialkoholinius variklio užraktus, turinčius nedidelį moksliai pagrįstą matavimo paklaidos intervalą;

***Geresnis mokymas ir darbo sąlygos siekiant pritraukti naujų specialistų***

51. pažymi, kad logistikos grandinės darbuotojų darbo ir gyvenimo sąlygos per pastaruosius kelerius metus gerokai pablogėjo, todėl šis sektorius tapo mažiau patrauklus naujoms kartoms, ypač mobiliesiems darbuotojams;

2017 m. sausio 19 d., ketvirtadienis

52. susirūpinęs pažymi, kad logistikos sektorius susiduria su darbuotojų trūkumo problema, kad dėl technologinės plėtros ateinančiais keleriais metais kils dar daugiau sunkumų ir kad lėtas šio sektoriaus darbo jėgos pritaikymas prie naujų technologijų, įskaitant skaitmenines technologijas, gali pakenkti jo veiklos rezultatams; ragina Komisiją ES lygmeniu nustatyti švietimo ir mokymo poreikius, taip pat darbo sąlygas, sąnaudas ir kliūtis, dėl kurių darbuotojai nenoriai ateina į transporto sektorių, ir skubiai pasiūlyti priemonių, padėsiančių padaryti šį sektorių patrauklesnį jaunimui ir ateities kartoms; vertina tai kaip galimybę padidinti moterų, įskaitant ir pozityviosios diskriminacijos priemones, ir naujų darbuotojų dalį transporto sektoriaus darbo rinkoje, įskaitant piliečius iš trečiųjų šalių; taip pat mano, kad į strateginius veiksmus švietimo ir geresnių darbo sąlygų srityje reikėtų įtraukti žinių pažangos viešajame sektoriuje iniciatyvą, siekiant į teritorijų planavimą ir demonstracinių ir bandymų arenų, kuriose su krovniais ir logistika susiję moksliniai tyrimai ir inovacijos galėtų būti taikomos ir išbandomos realiomis sąlygomis, plėtrą labiau įtraukti krovinių klausimus;

53. ragina Komisiją įvertinti galimybę atlikti finansines investicijas į dualinę ir profesinę mokymą transporto sektoriuje;

54. ragina Komisiją ir valstybes nares suteikti pakankamai ir saugių stovėjimo vietų TEN-T koridoriuose, siekiant išvengti vis didėjančių problemų, susijusių su mobiliaisiais transporto darbuotojais;

55. ragina Komisiją ir valstybes nares atsižvelgti į naujausias Parlamento rekomendacijas dėl socialinių ir ekonominių aspektų transporto sektoriuje ir kovos su nesąžininga praktika darbo rinkoje; pažymi, kad teisės aktai, susiję su socialinėmis ir darbo sąlygomis, turi užtikrinti visas pagrindines laisves ir jais negali būti ribojama sąžininga konkurencija ar kuriamos naujos administracinės kliūtys;

#### **Reikia geresnės statistinės informacijos apie logistiką**

56. pabrėžia, kad reikia geresnės logistikos sektoriaus daugiarūšio vežimo ir veiklos statistikos, siekiant sudaryti geresnes sąlygas prognozuoti ir peržiūrėti politikos ir investavimo priemones, taip pat siekiant teikti naudingą informaciją operatoriams; ragina Komisiją kartu su suinteresuotaisiais subjektais sukurti daugiarūšio vežimo ir logistikos statistinių duomenų ES masto sistemą, taip pat parengti naujus rodiklius, geriau atspindinčius tikrąsias krovinių transporto tendencijas;

o

o o

57. paveda Pirmininkui perduoti šią rezoliuciją Tarybai ir Komisijai.

---