

Europos regionų komiteto nuomonė. Mažataršio judumo įgyvendinimas

(2018/C 387/11)

Pranešėjas	Michiel SCHEFFER (NL / ALDE), Gelderlando provincijos vykdomosios tarybos narys
Pamatiniai dokumentai	<p>Komisijos komunikatas Europos Parlamentui, Tarybai, Europos ekonomikos ir socialinių reikalų komitetui ir Regionų komitetui „Mažataršio judumo įgyvendinimas. Planetą sauganti, vartotojams galių suteikianti ir pramonę bei darbuotojus ginanti Europos Sąjunga“</p> <p>COM (2017) 675 final</p> <p>Pasiūlymas dėl Europos Parlamento ir Tarybos direktyvos, kuria iš dalies keičiama Direktyva 92/106/EEB dėl tam tikrų kombinuoto krovinių vežimo tarp valstybių narių tipų bendrųjų taisyklių nustatymo</p> <p>COM (2017) 648 – final ir final/2</p> <p>Pasiūlymas dėl Europos Parlamento ir Tarybos reglamento, kuriuo iš dalies keičiamas Reglamentas (EB) Nr. 1073/2009 dėl bendrųjų patekimo į tarptautinę keleivių vežimo tolimojo susisiekimo ir miesto autobusais rinką taisyklių</p> <p>COM(2017) 647 final</p> <p>Pasiūlymas dėl Europos Parlamento ir Tarybos direktyvos, kuria iš dalies keičiama Direktyva 2009/33/ES dėl skatinimo naudoti netaršias ir efektyviai energiją vartojančias kelių transporto priemones</p> <p>COM(2017) 653 final</p> <p>Komisijos komunikatas Europos Parlamentui, Tarybai, Europos ekonomikos ir socialinių reikalų komitetui ir Regionų komitetui „Alternatyviųjų degalų naudojimo didinimas. Pagal Direktyvos 2014/94/ES 10 straipsnio 6 dalį priimtas alternatyviųjų degalų infrastruktūros diegimo veiksmų planas, kuriame pagal Direktyvos 2014/94/ES 10 straipsnio 2 dalį pateikiamas nacionalinių politikos sistemų įvertinimas“</p> <p>COM(2017) 652 final ir final/2</p>

I. SIŪLOMI PAKEITIMAI

Pasiūlymas dėl Europos Parlamento ir Tarybos reglamento, kuriuo iš dalies keičiamas Reglamentas (EB) Nr. 1073/2009 dėl bendrųjų patekimo į tarptautinę keleivių vežimo tolimojo susisiekimo ir miesto autobusais rinką taisyklių

COM (2017) 647 – final

1 pakeitimas

3 konstatuojamoji dalis

Komisijos siūlomas tekstas	RK pakeitimas
siekiant užtikrinti tinkamą keleivių vežimo kelių transportu paslaugų rinkos veikimą, kiekvienoje valstybėje narėje turėtų būti paskirta nepriklausoma ir nešališka reguliavimo institucija. Ta institucija gali būti atsakinga ir už kitus reguliuojamus sektorius, pavyzdžiui, geležinkelių, energetikos arba telekomunikacijų sektorius;	siekiant užtikrinti tinkamą keleivių vežimo kelių transportu paslaugų rinkos veikimą, kiekvienoje valstybėje narėje turėtų būti paskirtos kompetingos susisiekimo institucijos arba nepriklausoma ir nešališka reguliavimo institucija. Ta institucija gali būti atsakinga ir už kitus reguliuojamus sektorius, pavyzdžiui, geležinkelių, energetikos arba telekomunikacijų sektorius;

Paaiškinimas

Remiantis ES sutartimi, keleivių vežimas yra visuotinės ekonominės svarbos paslauga. Privalomas nepriklausomos reguliavimo institucijos sukūrimas gali būti neproporcinga priemonė, kai rinka organizuojama pagal Reglamentą (EB) Nr. 1370/2007.

2 pakeitimas

4 konstatuojamoji dalis

Europos Komisijos siūlomas tekstas	RK pakeitimas
<p>komercinių reguliarių paslaugų teikimas neturėtų kelti pavojaus esamų viešųjų paslaugų sutarčių ekonominei pusiausvyrai. Dėl šios priežasties reguliavimo institucija turėtų būti pajėgi atlikti objektyvią ekonominę analizę, kuri padėtų išvengti tokio pavojaus;</p>	<p>komercinių reguliarių paslaugų teikimas neturėtų kelti pavojaus esamų viešųjų paslaugų sutarčių pusiausvyrai. Dėl šios priežasties reguliavimo institucija turėtų būti pajėgi atlikti objektyvią analizę, kuri padėtų išvengti tokio pavojaus; Atliekant šią analizę turi būti atsižvelgiama į atitinkamas struktūrines ir geografines susijusios rinkos ir tinklo savybes (dydį, paklausos charakteristikas, tinklo sudėtingumą, techninę ir geografinę izoliaciją ir paslaugas, dėl kurių sudaroma sutartis) ir į tai, ar nauja paslauga pagerina paslaugų kokybę arba išlaidų veiksmingumą arba juos abu kartu, palyginti su anksčiau sudaryta viešųjų paslaugų pirkimo sutartimi.</p>

Paaiškinimas

Viešosios paslaugos kaip ir transportas turėtų būti vertinamos ne tik ekonominiu, bet ir kur kas platesniu požiūriu, kuris apima ne tik ekonominiu požiūriu kiekybiškai įvertinamus kriterijus, bet ir kokybės, saugos, teritorinės ir socialinės sanglaudos klausimus. Regionų komitetas turėtų pasinaudoti šiuo pranešimu, kad nurodytų kai kuriuos aspektus, kurie turi būti įvertinti.

3 pakeitimas

6 konstatuojamoji dalis

Komisijos siūlomas tekstas	RK pakeitimas
<p>siekiant užtikrinti sąžiningą konkurenciją rinkoje, reguliarių paslaugų teikėjams turėtų būti sąžiningomis, nešališkomis, nediskriminacinėmis ir skaidriomis sąlygomis suteikiama teisė naudotis Sąjungoje esančiais terminalais. Skundai dėl sprendimų nesuteikti šios teisės arba suteikti ribotą teisę turėtų būti teikiami reguliavimo institucijai;</p>	<p>siekiant užtikrinti sąžiningą konkurenciją rinkoje, reguliarių paslaugų teikėjams turėtų būti sąžiningomis, nešališkomis, nediskriminacinėmis ir skaidriomis sąlygomis suteikiama teisė naudotis Sąjungoje esančiais valstybei priklausančiais terminalais. Tačiau neturi nukentėti teritorinė pusiausvyra ir socialinė sanglauda, todėl viešųjų paslaugų teikėjams reikėtų suteikti prioritetinę priemonę, kad jie galėtų garantuoti viešųjų paslaugų sutartyse su kompetentingomis institucijomis nustatytus išpareigojimus. Skundai dėl sprendimų nesuteikti šios teisės arba suteikti ribotą teisę turėtų būti teikiami reguliavimo institucijai;</p>

Paaiškinimas

Galimybę naudotis terminalais prioritetine tvarka reikėtų suteikti viešųjų paslaugų teikėjams, kurie privalo vykdyti savo viešųjų paslaugų sutartyse su kompetentingomis institucijomis nustatytus išpareigojimus (dažnumo, grafikų, jungčių ir paslaugų).

4 pakeitimas

8 konstatuojamoji dalis

Europos Komisijos siūlomas tekstas	RK pakeitimas
<p>leidimai teikti reguliarias paslaugas šalies viduje ir tarptautiniais maršrutais turėtų būti išduodami pagal leidimų išdavimo tvarką. Leidimas turėtų būti išduotas, išskyrus atvejus, kai esama konkrečių su pareiškėju susijusių priežasčių, dėl kurių galima atsisakyti išduoti leidimą, arba kai paslauga keltų pavojų viešųjų paslaugų sutarties ekonominei pusiausvyrai. Siekiant užtikrinti, kad komercinių reguliarių paslaugų teikimas nekeltų pavojaus esamų viešųjų paslaugų sutarčių ekonominei pusiausvyrai, turėtų būti nustatytas ribinis atstumas. Jei konkrečiais maršrutais jau vežama pagal daugiau nei vieną viešųjų paslaugų sutartį, tą ribinį atstumą turėtų būti galima pailginti;</p>	<p>leidimai teikti reguliarias paslaugas šalies viduje ir tarptautiniais maršrutais turėtų būti išduodami pagal leidimų išdavimo tvarką. Leidimas turėtų būti išduotas, išskyrus atvejus, kai esama konkrečių su pareiškėju susijusių priežasčių, dėl kurių galima atsisakyti išduoti leidimą, arba kai paslauga keltų pavojų viešųjų paslaugų sutarties pusiausvyrai. Viešųjų paslaugų sutarties pusiausvyra turėtų būti atsižvelgiama ne tik į jos ekonominį gyvybingumą, bet ir piliečiams teikiamas paslaugas jungčių, kelionių planavimo įvairiarūšiu transportu, kokybės, veiksmingumo, poreikių tenkinimo, saugos ir saugumo požiūriu. Paslaugų teikimas taip pat turėtų atitikti aplinkos ir socialinius standartus.</p>

Paaiškinimas

Viešosios paslaugos kaip ir transportas turėtų būti vertinamos ne tik ekonominiu, bet ir kur kas platesniu požiūriu, kuris apima ne tik ekonominiu požiūriu kiekybiškai įvertinamus kriterijus, bet ir kokybės, saugos, teritorinės ir socialinės sanglaudos klausimus. Viešųjų paslaugų sutarties pusiausvyra turėtų būti atsižvelgiama ne tik į jos pačios ekonominį gyvybingumą, bet ir piliečiams teikiamų paslaugų kokybę. Vienodų aplinkos ir socialinių standartų laikymasis yra išankstinė sąžiningos konkurencijos sąlyga.

5 pakeitimas

13 konstatuojamoji dalis

Europos Komisijos siūlomas tekstas	RK pakeitimas
<p>šiuo reglamentu suderinamos šalių rinkose taikomos reguliarių vežimo tolimojo susisiekimo ir miesto autobusais paslaugų teikimo ir teisės naudotis terminalais suteikimo taisyklės, todėl valstybės narės pačios negali deramai pasiekti jo tikslų, kurie yra skatinti tarpmiestinių judumą ir didinti tvaraus keleivinio transporto rūšių sudaromą transporto dalį. Todėl laikydamosi Europos Sąjungos sutarties 5 straipsnyje nustatyto subsidiarumo principo Sąjunga gali priimti priemones. Pagal tame straipsnyje nustatytą proporcingumo principą šiuo reglamentu neviršijama to, kas būtina nurodytiems tikslams pasiekti;</p>	

Paaiškinimas

Klausimai, susiję su patekimu į vietos terminalus ir regionų viešojo transporto rinkas, yra glaudžiai susiję su subsidiarumo principu.

6 pakeitimas

1 straipsnio 2 punktas

Komisijos siūlomas tekstas	RK pakeitimas
2 straipsnis iš dalies keičiamas taip:	2 straipsnis iš dalies keičiamas taip:
[...]	[...]
c) įrašomi šie 9–11 punktai:	c) įrašomi šie 9–11 punktai:
„9. terminalas – ne mažesnio kaip 600 m² ploto infrastruktūros objektas su stovėjimo aikštele, kurioje iš tolimojo susisiekimo ir miesto autobusų išlaipinami arba į juos įlaipinami keleiviai;	„9. terminalas – atsižvelgiant į nacionalinės teisės aktų apibrėžtis ir reikalavimus, yra valstybei priklausantis infrastruktūros objektas su stovėjimo aikštele, kurioje iš tolimojo susisiekimo ir miesto autobusų išlaipinami arba į juos įlaipinami keleiviai;
[...]	[...]

Paaiškinimas

Valstybėms narėms reikėtų palikti tam tikrą veiksmų laisvę. Reikėtų išbraukti nuorodą į minimalų 600 m² plotą, kad nenukentėtų mažų miestų ir kaimo vietovių terminalai, turintys mažesni plotą, tačiau atliekantys būtiną funkciją tų miestų ir vietovių susisiekimui su didžiaisiais miestais.

7 pakeitimas

1 straipsnio 3 punktas

Europos Komisijos siūlomas tekstas	RK pakeitimas
Prieš II skyrių įterpiamas šis 3a straipsnis:	Prieš II skyrių įterpiamas šis 3a straipsnis:
„3a straipsnis	„3a straipsnis
Reguliavimo institucija	Reguliavimo institucija
1. Kiekviena valstybė narė paskiria vieną nacionalinę keleivių vežimo kelių transportu paslaugų sektoriaus reguliavimo instituciją. Ta institucija yra nešališka valdžios institucija, kuri organizacinės struktūros, funkcijų, hierarchijos ir sprendimų priėmimo požiūriu yra teisiškai atskira ir nepriklausoma nuo kitų viešojo ar privačiojo sektoriaus subjektų. Ji yra nepriklausoma nuo jokios kompetentingos valdžios institucijos, dalyvaujančios sudarant viešųjų paslaugų sutartis.	1. Priklausomai nuo savo vidaus paslaugų rinkos organizavimo, kiekviena valstybė narė paskiria vieną nacionalinę keleivių vežimo kelių transportu paslaugų sektoriaus reguliavimo instituciją. Ta institucija yra kompetentinga transporto institucija arba nešališka valdžios institucija, kuri organizacinės struktūros, funkcijų, hierarchijos ir sprendimų priėmimo požiūriu yra teisiškai atskira ir nepriklausoma nuo kitų viešojo ar privačiojo sektoriaus subjektų. Antruoju atveju ji yra nepriklausoma nuo jokios kompetentingos valdžios institucijos, dalyvaujančios sudarant viešųjų paslaugų sutartis.
Reguliavimo institucija gali būti atsakinga už kitus reguliuojamus sektorius.	Reguliavimo institucija gali būti atsakinga už kitus reguliuojamus sektorius.

Paaiškinimas

Naujos komercinės paslaugos neturėtų trukdyti vykdyti visuotinės svarbos paslaugų misijos ir viešųjų paslaugų įsipareigojimo. Valstybės narės turi turėti galimybę lanksčiai pasirinkti arba nepriklausomą reguliavimo instituciją, arba kompetentingą transporto instituciją, kuriai žinomi socialiniai ir ekonominiai naudotojų poreikiai.

8 pakeitimas

1 straipsnio 3 punktas

Europos Komisijos siūlomas tekstas	RK pakeitimas
Prieš II skyrių įterpiamas šis 3a straipsnis:	Prieš II skyrių įterpiamas šis 3a straipsnis:
„3a straipsnis	„3a straipsnis
Reguliavimo institucija	Reguliavimo institucija
[...]	[...]
3. Reguliavimo institucija atlieka šias užduotis:	3. Reguliavimo institucija atlieka šias užduotis:
a) atlieka ekonominę analizę, kad nustatytų, ar siūloma nauja paslauga keltų pavojų viešųjų paslaugų sutarties ekonominei pusiausvyrai;	a) atlieka analizę, kad nustatytų, ar siūloma nauja paslauga keltų pavojų viešųjų paslaugų sutarties pusiausvyrai ir, ar tai turėtų neigiamo poveikio piliečiams teikiamų paslaugų kokybei, atsižvelgiant, pavyzdžiui, į esamas jungtis, eismo dažnumą, bilietų kainas, kelionių planavimą įvairiarūšiu transportu ar saugą bei aplinkos ir socialinių standartų laikymąsi teikiant paslaugas;
b) renka ir teikia informaciją apie teisę naudotis terminalais ir	b) renka ir teikia informaciją apie teisę naudotis terminalais ir
c) priima sprendimus dėl skundų dėl terminalų operatorių sprendimų.	c) priima sprendimus dėl skundų dėl terminalų operatorių sprendimų.

Paaiškinimas

Vienodų aplinkos ir socialinių standartų laikymasis yra išankstinė sąžiningos konkurencijos sąlyga.

9 pakeitimas

1 straipsnio 3 punktas

Europos Komisijos siūlomas tekstas	RK pakeitimas
Prieš II skyrių įterpiamas šis 3a straipsnis:	Prieš II skyrių įterpiamas šis 3a straipsnis:
„3a straipsnis	„3a straipsnis
Reguliavimo institucija	Reguliavimo institucija
[...]	[...]
3. Reguliavimo institucija atlieka šias užduotis:	3. Reguliavimo institucija atlieka šias užduotis:

Europos Komisijos siūlomas tekstas	RK pakeitimas
(...)	(...)
b) renka ir teikia informaciją apie teisę naudotis terminalais ir	b) renka ir teikia informaciją apie teisę naudotis terminalais siekiant užtikrinti, kad galimybė naudotis reikiama terminalais paslaugų teikėjams būtų suteikta sąžiningomis, vienodomis, nediskriminacinėmis ir skaidriomis sąlygomis ir
c) priima sprendimus dėl skundų dėl terminalų operatorių sprendimų.	c) priima sprendimus dėl skundų dėl terminalų operatorių sprendimų.

Paaiškinimas

Miesto autobusai ir tolimojo susisiekimo autobusai yra viena prieinamiausių ir svarbiausių transporto rūšių ES. Todėl labai svarbu, kad keleiviai gautų geriausias įmanomas paslaugas, o tam pasiekti geriausias būdas yra sąžininga ir sveika konkurencija.

10 pakeitimas

1 straipsnio 6 punktas

Europos Komisijos siūlomas tekstas	RK pakeitimas
Įterpiamas šis 5a straipsnis:	Įterpiamas šis 5a straipsnis:
„5a straipsnis	„5a straipsnis
Teisė naudotis terminalais	Teisė naudotis terminalais
[...]	[...]
2. Terminalų operatoriai stengiasi patenkinti visus prašymus suteikti tokią teisę, kad būtų užtikrintas optimalus terminalų naudojimas.	2. Terminalų operatoriai stengiasi patenkinti visus prašymus suteikti tokią teisę, kad būtų užtikrintas optimalus terminalų naudojimas ir viešųjų paslaugų teikimo įsipareigojimų laikymasis.
Prašymai suteikti teisę naudotis terminalais gali būti atmetami tik dėl priežasčių, susijusių su pajėgumo trūkumu.	Prašymai suteikti teisę naudotis terminalais gali būti atmetami dėl priežasčių, susijusių su pajėgumo trūkumu, arba jei dėl prašymo pablogėtų piliečiams teikiamų paslaugų kokybė, nes jiems būtų sunkiau pasinaudoti jungtims, sumažėtų sauga ir saugumas arba pablogėtų bendra siūlomų paslaugų kokybė arba nebūtų laikomasi būtinų aplinkos standartų; jeigu tokį sprendimą priima terminalo operatorius, jis apie šį sprendimą taip pat informuoja reguliavimo instituciją.
Jei terminalo operatorius atmeta prašymą suteikti teisę naudotis terminalu, jis nurodo tinkamas alternatyvas.	

Paaiškinimas

Terminalo operatorius neprivalo atlikti perspektyvių alternatyvų mokslinių tyrimų. Be to, teisė naudotis terminalais turėtų būti susijusi su vartotojams teikiamų paslaugų kokybe, jų sauga ir saugumu. Be to, teisė naudotis terminalais neturėtų trukdyti įgyvendinti su visuotinės ekonominės svarbos paslaugomis siejamus viešuosius tikslus, jų misiją ir vykdymo įsipareigojimus.

Dėl taršos smulkiais kietosiomis dalelėmis, ypač miestų teritorijose, gali prireikti taikyti apribojimus, grindžiamus aplinkos standartais.

11 pakeitimas

1 straipsnio 9 punktas

Europos Komisijos siūlomas tekstas	RK pakeitimas
<p>8 straipsnis pakeičiamas taip:</p> <p>„8 straipsnis</p> <p>Leidimų teikti keleivių vežimo trumpesniais nei 100 kilometrų (matuojant tiesia linija) tarptautiniais maršrutais paslaugas išdavimo tvarka</p> <p>1. Leidimai išduodami gavus visų valstybių narių, kurių teritorijose keleiviai įlaipinami arba išlaipinami ir vežami trumpesniais nei 100 kilometrų (matuojant tiesia linija) atstumais, kompetentingų valdžios institucijų sutikimą. Leidimą išduodanti valdžios institucija per dvi savaites nuo paraiškos gavimo dienos persiunčia tokioms kompetentingoms valdžios institucijoms paraiškos kopiją kartu su kitų reikiamų dokumentų kopijomis ir paprašo jų duoti sutikimą. Tuo pat metu leidimą išduodanti valdžios institucija informavimo tikslais persiunčia tuos dokumentus kitų valstybių narių, kurių teritorijos kertamos, kompetentingoms valdžios institucijoms.</p> <p>[...]</p>	<p>8 straipsnis pakeičiamas taip:</p> <p>„8 straipsnis</p> <p>Leidimų teikti keleivių vežimo tarptautiniais maršrutais paslaugas išdavimo tvarka</p> <p>1. Leidimai išduodami, gavus visų valstybių narių, kurių teritorijose keleiviai įlaipinami arba išlaipinami, kompetentingų institucijų pritarimą. Leidimą išduodanti valdžios institucija per dvi savaites nuo paraiškos gavimo dienos persiunčia tokioms kompetentingoms valdžios institucijoms paraiškos kopiją kartu su kitų reikiamų dokumentų kopijomis ir paprašo jų duoti sutikimą. Tuo pat metu leidimą išduodanti valdžios institucija informavimo tikslais persiunčia tuos dokumentus kitų valstybių narių, kurių teritorijos kertamos, kompetentingoms valdžios institucijoms.</p> <p>[...]</p>

Paaiškinimas

Sprendimą leisti ar neleisti teikti vežimo paslaugas turėtų priklausyti ne nuo atstumo (100 km matuojant tiesia linija), bet nuo papildomos paslaugos daromo poveikio esamoms piliečiams teikiamoms paslaugų (nepaisant to, ar tai būtų bendro viešojo intereso paslauga ar komercinė paslauga). Be to, regioniniai skirtumai (pvz., atstumas tarp miestų ir ekonominių centrų) negali būti apskritai įvertinami visai ES.

12 pakeitimas

1 straipsnio 10 punktas

Komisijos siūlomas tekstas	RK pakeitimas
<p>Įterpiami šie 8a–8d straipsniai:</p> <p>„8a straipsnis</p> <p>Leidimų teikti keleivių vežimo ne trumpesniais kaip 100 kilometrų (matuojant tiesia linija) tarptautiniais maršrutais paslaugas išdavimo tvarka</p> <p>1. Leidimą išduodanti valdžios institucija sprendimą dėl paraiškos priima per du mėnesius nuo tos dienos, kurią vežėjas pateikė paraišką.</p>	<p>Įterpiami šie 8a–8b straipsniai:</p> <p>„8a straipsnis</p> <p>Leidimus išduodančių valdžios institucijų sprendimai</p> <p>1. Laikydamosi 8 straipsnyje nustatytos tvarkos, leidimą išduodanti valdžios institucija išduoda leidimą, išduoda leidimą su išlygomis arba atmeta paraišką. Leidimą išduodanti valdžios institucija apie savo sprendimą informuoja visas 8 straipsnio 1 dalyje nurodytas kompetentingas valdžios institucijas.</p>

Komisijos siūlomas tekstas	RK pakeitimas
<p>2. <i>Leidimas išduodamas, išskyrus atvejus, kai atsisakymas jį išduoti gali būti pagrįstas viena ar daugiau 8c straipsnio 2 dalies a–c punktuose išvardytų priežasčių.</i></p>	<p>2. Sprendimuose atmesti paraišką arba išduoti leidimą su išlygomis nurodomos priežastys, kuriomis jie grindžiami.</p> <p>Leidimas išduodamas, išskyrus atvejus, kai atsisakymas jį išduoti gali būti pagrįstas viena ar daugiau iš šių priežasčių:</p> <p>a) [...] [...]</p> <p>d) remdamasi objektyvia analize, reguliavimo institucija nustato, kad paslauga keltų pavojų viešųjų paslaugų sutarties pusiausvyrai.</p> <p>Leidimus išduodančios valdžios institucijos neatmeta paraiškų vien dėl to, kad vežėjas siūlo mažesnes kainas negu kiti vežėjai, arba dėl to, kad toje susisiekimo linijoje paslaugas jau teikia kiti vežėjai, jei techniškai įrodoma, kad tos mažesnės kainos užtikrina paslaugos teikimą visą sutarties galiojimo laikotarpį.</p>
<p>3. <i>Leidimą išduodanti valdžios institucija informavimo tikslais persiunčia visų valstybių narių, kurių teritorijose keleiviai įlaipinami arba išlaipinami, kompetentingoms valdžios institucijoms ir valstybių narių, kurių teritorijos kertamos neįlaipinant ir neišlaipinant keleivių, kompetentingoms valdžios institucijoms paraiškos kopiją kartu su kitų reikiamų dokumentų kopijomis ir jos įvertinimą.</i></p>	<p>(...)</p>
<p>8b straipsnis</p> <p><i>Leidimų teikti vidaus reguliarias paslaugas išdavimo tvarka</i></p>	<p>8 straipsnio b punktas</p> <p>Teisės patekti į rinką ribojimas</p>
<p>1. <i>Leidimą išduodanti valdžios institucija sprendimą dėl paraiškos priima per du mėnesius nuo tos dienos, kurią vežėjas pateikė paraišką. Šis laikotarpis gali būti pailgintas iki keturių mėnesių, jei prašoma atlikti 8c straipsnio 2 dalies d punkte nurodytą analizę.</i></p>	<p>1. Valstybės narės gali apriboti teisę patekti į tarptautinę ir šalies reguliarių paslaugų rinką, jei paslauga keltų pavojų viešųjų paslaugų sutarties pusiausvyrai arba paslaugų teikėjai būtų nubausti kompetentingų institucijų už paslaugos garantijoms prieštaraujančią praktiką.</p>
<p>2. <i>Leidimas teikti vidaus reguliarias paslaugas išduodamas, išskyrus atvejus, kai atsisakymas jį išduoti gali būti pagrįstas viena ar daugiau 8c straipsnio 2 dalies a–c punktuose išvardytų priežasčių ir, jei teikiama keleivių vežimo trumpesniu nei 100 kilometrų (matuojant tiesia linija) atstumu paslauga, 8c straipsnio 2 dalies d punkte nurodyta priežastimi.</i></p>	<p>2. Viešųjų paslaugų sutartį sudariusios kompetentingos valdžios institucijos arba viešųjų paslaugų sutartį vykdančios viešųjų paslaugų teikėjai gali paprašyti reguliavimo institucijos išanalizuoti, ar kiltų pavojus viešųjų paslaugų sutarties pusiausvyrai.</p> <p>Išnagrinėjusi prašymą reguliavimo institucija nusprendžia, ar atliks analizę. Apie savo sprendimą ji informuoja suinteresuotąsias šalis.</p>

Komisijos siūlomas tekstas	RK pakeitimas
<p>3. 2 dalyje nurodytas atstumas gali būti pailgintas iki 120 kilometrų, jei reguliarią paslaugą ketinama pradėti teikti išvykimo ir atvykimo punktuose, kuriuose vežimo paslaugos jau teikiamos pagal daugiau nei vieną viešųjų paslaugų sutartį.</p> <p>8c straipsnis</p> <p>Leidimus išduodančių valdžios institucijų sprendimai</p> <p>1. Laikydamosi 8, 8a arba 8b straipsnyje nustatytos tvarkos, leidimą išduodanti valdžios institucija išduoda leidimą, išduoda leidimą su išlygomis arba atmeta paraišką. Leidimą išduodanti valdžios institucija apie savo sprendimą informuoja visas 8 straipsnio 1 dalyje nurodytas kompetentingas valdžios institucijas.</p> <p>2. Sprendimuose atmesti paraišką arba išduoti leidimą su išlygomis nurodomos priežastys, kuriomis jie grindžiami.</p> <p>Leidimas išduodamas, išskyrus atvejus, kai atsisakymas jį išduoti gali būti pagrįstas viena ar daugiau iš šių priežasčių:</p> <p>a) [...]</p> <p>[...]</p> <p>d) remdamasi objektyvia ekonomine analize, reguliavimo institucija nustato, kad paslauga keltų pavojų viešųjų paslaugų sutarties ekonominei pusiausvyrai.</p> <p>Leidimus išduodančios valdžios institucijos neatmeta paraiškų vien dėl to, kad vežėjas siūlo mažesnes kainas negu kiti vežėjai, arba dėl to, kad toje susisiekimo linijoje paslaugas jau teikia kiti vežėjai.</p> <p>[...]</p> <p>8d straipsnis</p> <p>Teisės patekti į rinką ribojimas</p> <p>1. Valstybės narės gali apriboti teisę patekti į tarptautinę ir šalies reguliarių paslaugų rinką, jei siūloma reguliari paslauga yra keleivių vežimo trumpesniais nei 100 kilometrų (matuojant tiesia linija) atstumais paslauga, kuri keltų pavojų viešųjų paslaugų sutarties ekonominei pusiausvyrai.</p>	<p>3. Jei reguliavimo institucija atlieka analizę, ji per šešias savaites nuo visos reikiamos informacijos gavimo dienos informuoja visas suinteresuotąsias šalis apie tos analizės rezultatus ir savo išvadas. Reguliavimo institucija gali padaryti išvadą, kad turi būti išduotas įprastas ar sąlyginis leidimas arba atsisakyta jį išduoti.</p> <p>Leidimus išduodančios valdžios institucijos privalo laikytis reguliavimo institucijos išvadų.</p> <p>[...]</p>

Komisijos siūlomas tekstas	RK pakeitimas
<p>2. Viešųjų paslaugų sutartį sudariusios kompetentingos valdžios institucijos arba viešųjų paslaugų sutartį vykdančios viešųjų paslaugų teikėjai gali paprašyti reguliavimo institucijos išanalizuoti, ar kiltų pavojus viešųjų paslaugų sutarties ekonominei pusiausvyrai. Išnagrinėjusi prašymą reguliavimo institucija nusprendžia, ar atliks ekonominę analizę. Apie savo sprendimą ji informuoja suinteresuotąsias šalis.</p> <p>3. Jei reguliavimo institucija atlieka ekonominę analizę, ji per šešias savaites nuo visos reikiamos informacijos gavimo dienos informuoja visas suinteresuotąsias šalis apie tos analizės rezultatus ir savo išvadas. Reguliavimo institucija gali padaryti išvadą, kad turi būti išduotas įprastas ar sąlyginis leidimas arba atsisakyta jį išduoti.</p> <p>Leidimus išduodančios valdžios institucijos privalo laikytis reguliavimo institucijos išvadų.</p> <p>[...]</p>	

Paaiškinimas

Sprendimą leisti ar neleisti teikti vežimo paslaugas turėtų priklausyti ne nuo atstumo (100 km matuojant tiesia linija), bet nuo papildomos paslaugos daromo poveikio esamoms piliečiams teikiamoms paslaugų (nepaisant to, ar tai būtų bendro viešojo intereso paslauga ar komercinė paslauga). Be to, regioniniai skirtumai (pvz., atstumas tarp miestų ir ekonominių centrų) negali būti apskritai įvertinami visai ES.

8a straipsnis. Negalima iš karto atmesti mažesnes kainas siūlančių vežėjų paraiškų, jei užtikrinamas paslaugos teikimas visą sutarties galiojimo laikotarpį. 8b straipsnis. Reikalinga ribojančioji nuostata nubaustų paslaugų teikėjų atvejams.

13 pakeitimas

1 straipsnio 14 punktą

Komisijos siūlomas tekstas	RK pakeitimas
<p>13 straipsnis išbraukiamas.</p>	

Paaiškinimas

Sugrąžinti atitinkamą straipsnį reikia tam, kad būtų užtikrinta, kad vietinio pobūdžio ekskursijos būtų laikomos viena tarptautinio transporto paslauga, o ne kabotažo operacija.

Pasiūlymas dėl Europos Parlamento ir Tarybos direktyvos, kuria iš dalies keičiama Direktyva 92/106/EEB dėl tam tikrų kombinuoto krovinių vežimo tarp valstybių narių tipų bendrųjų taisyklių nustatymo

COM (2017) 648 – final

14 pakeitimas

13 konstatuojamoji dalis

Komisijos siūlomas tekstas	RK pakeitimas
<p>(13) [...] Paprastai turėtų būti bent vienas mišriajam krovinių vežimui tinkamas krovinių perkrovimo terminalas, esantis ne toliau kaip už 150 km nuo bet kurios krovinio išsiuntimo vietos Sąjungoje;</p>	<p>(13) [...] Paprastai turėtų būti bent vienas mišriajam krovinių vežimui tinkamas krovinių perkrovimo terminalas, esantis ne toliau kaip už 150 km nuo bet kurios krovinio išsiuntimo vietos Sąjungoje, išskyrus periferinius ir atokiausius regionus, kuriuose dėl geografinių apribojimų tai būtų neįmanoma arba dėl šių apribojimų investicijų į infrastruktūrą sąnaudos peržengtų direktyvos tikslą skatinti, kad daugiau krovinių būtų pervežama ne keliais, o ekologiškesnėmis transporto priemonėmis.</p>

Paiškinimas

Dėl šio reikalavimo gali kilti problemų periferiniuose regionuose (vietovėse, kuriose gyventojų tankis yra mažas, o geležinkelių ir uostų tinklas menkai išvystytas) ir gali būti pradėta statyti terminalus ten, kur tokiems terminalams nėra ekonominio poreikio.

15 pakeitimas

1 straipsnio 5 punktas

Komisijos siūlomas tekstas	RK pakeitimas
<p>(5) Į 6 straipsnį įrašomos 4, 5, 6, 7 ir 8 dalys:</p> <p>„4. Jei to reikia 9 dalyje nurodytam tikslui pasiekti, valstybės narės būtinomis priemonėmis remia investicijas į krovinių perkrovimo terminalus, susijusias su:</p> <p>a) krovinių perkrovimo terminalų mišriajam krovinių vežimui statyba ir, jei reikia, jų didinimu;</p> <p>b) esamų terminalų veikimo našumo didinimu.</p>	<p>(5) Į 6 straipsnį įrašomos 4, 5, 6, 7 ir 8 dalys:</p> <p>„4. Jei to reikia 9 dalyje nurodytam tikslui pasiekti, valstybės narės būtinomis priemonėmis remia investicijas į krovinių perkrovimo terminalus, susijusias su:</p> <p>a) krovinių perkrovimo terminalų mišriajam krovinių vežimui statyba ir, jei reikia, jų didinimu;</p> <p>b) esamų terminalų veikimo našumo didinimu.</p>

Komisijos siūlomas tekstas	RK pakeitimas
<p>Valstybės narės paramos priemonės derina su kaimyninėmis valstybėmis narėmis ir Komisija, kad taikant tokias priemones būtų pirmiausia siekiama užtikrinti optimalų ir reikiamą tinkamų objektų išdėstymą Sąjungoje, visų pirma pagrindiniame ir visuotiniame TEN-T tinkluose, kad terminalas nuo bet kurios vietos Sąjungoje būtų ne daugiau kaip už 150 km.</p>	<p>Valstybės narės paramos priemonės derina su kaimyninėmis valstybėmis narėmis ir Komisija, kad taikant tokias priemones būtų pirmiausia siekiama užtikrinti optimalų ir reikiamą tinkamų objektų išdėstymą Sąjungoje, visų pirma pagrindiniame ir visuotiniame TEN-T tinkluose, kad terminalas nuo bet kurios vietos Sąjungoje būtų ne daugiau kaip už 150 km, išskyrus periferinius ir atokiausius regionus, kuriuose dėl geografinių apribojimų tai būtų neįmanoma arba dėl šių apribojimų investicijų į infrastruktūrą sąnaudos peržengtų direktyvos tikslą skatinti, kad daugiau krovinių būtų pervežama ne keliais, o ekologiškesnėmis transporto priemonėmis.</p>

Paaiškinimas

Žr. 12 pakeitimą.

Pasiūlymas dėl Europos Parlamento ir Tarybos direktyvos, kuria iš dalies keičiama Direktyva 2009/33/ES dėl skatinimo naudoti netaršias ir efektyviai energiją vartojančias kelių transporto priemones

COM (2017) 653 – final

16 pakeitimas

Po 16 konstatuojamosios dalies įrašyti naują konstatuojamąją dalį:

Komisijos siūlomas tekstas	RK pakeitimas
	<p><i>išmetamųjų teršalų mažinimo vien viešaisiais pirkimais potencialas yra ribotas, o viešasis transportas tik nedidele dalimi prisideda prie transporto sektoriaus išskiriamų teršalų kiekio. Todėl valstybės narės reikėtų raginti reguliavimo priemonėmis siekti, kad kitų automobilių parkų, pavyzdžiui, taksi, automobilių nuomos ir važiavimo viena mašina (angl. ride-pooling) bendrovių, savininkai įsigytų švarias transporto priemones;</i></p>

Paaiškinimas

Viešajam transportui tenka tik nedidelė teršalų dalis (8 proc. transporto sektoriaus taršos), tačiau pasiūlymas dėl direktyvos daugiausia skirtas viešojo transporto priemonėms. Siekiant pusiausvyros ir teršalų mažinimo tikslo, reikėtų į direktyvos taikymo sritį įtraukti ir kitus didelius automobilių parkus.

17 pakeitimas

Po 19 konstatuojamosios dalies įrašyti naują konstatuojamąją dalį:

Komisijos siūlomas tekstas	RK pakeitimas
	<p><i>reikia užtikrinti didesnę nuoseklumą su ankstesniais Sąjungos teisės aktais transporto priemonių, atsinaujinančiųjų išteklių energijos ir alternatyviųjų degalų srityje, visų pirma su Reglamentu (EB) Nr. 595/2009, Direktyva 2009/28/EB ir Direktyva 2014/94/ES;</i></p>

Paaiškinimas

ES teisės aktai turi būti nuoseklūs, derėti tarpusavyje ir taisykles nustatyti laikantis tos pačios krypties.

18 pakeitimas

1 straipsnio 2 punktas

Komisijos siūlomas tekstas	RK pakeitimas
<p>3 straipsnis pakeičiamas taip:</p> <p>„3 straipsnis</p> <p>Taikymo sritis</p> <p>Ši direktyva taikoma kelių transporto priemonių pirkimo, išperkamosios nuomos, nuomos ir pirkimo išsimokėtinai sutartims, kai tas priemonės įsigyja arba nuomojasi:</p>	<p>3 straipsnis pakeičiamas taip:</p> <p>„3 straipsnis</p> <p>Taikymo sritis</p> <p>Ši direktyva <i>atgaline data netaikoma galiojančioms sutartims, o</i> taikoma <i>tik naujoms</i> kelių transporto priemonių pirkimo, išperkamosios nuomos, nuomos ir pirkimo išsimokėtinai sutartims, kai tas priemonės įsigyja arba nuomojasi:</p>

Paaiškinimas

Reikia apsaugoti jau sudarytas sutartis, nauji teisės aktai neturi turėti joms poveikio.

19 pakeitimas

1 straipsnio 2 punktas

Komisijos siūlomas tekstas	RK pakeitimas
<p>3 straipsnis pakeičiamas taip:</p> <p>„3 straipsnis</p> <p>Taikymo sritis</p> <p>Ši direktyva taikoma kelių transporto priemonių pirkimo, išperkamosios nuomos, nuomos ir pirkimo išsimokėtinai sutartims, kai tas priemonės įsigyja arba nuomojasi:</p> <p>[...]</p>	<p>3 straipsnis pakeičiamas taip:</p> <p>„3 straipsnis</p> <p>Taikymo sritis</p> <p>Ši direktyva taikoma kelių transporto priemonių pirkimo, išperkamosios nuomos, nuomos ir pirkimo išsimokėtinai sutartims, kai tas priemonės įsigyja arba nuomojasi:</p> <p>[...]</p> <p>d) <i>kitų transporto priemonių parkų, pavyzdžiui, taksi, dalijimosi automobiliu ir važiavimo viena mašina (angl. ride-pooling) bendrovių, savininkai, jeigu valstybė narė nusprendžia sukurti mechanizmus, kuriais reglamentuojant užtikrinama, kad tokių parkų savininkai įsigytų švarias transporto priemones.“</i></p>

Paaiškinimas

Viešajam transportui tenka tik nedidelė teršalų dalis (8 proc. transporto sektoriaus taršos), tačiau pasiūlymas dėl direktyvos daugiausia skirtas viešojo transporto priemonėms. Siekiant pusiausvyros ir teršalų mažinimo tikslo, reikėtų į direktyvos taikymo sritį įtraukti ir kitus didelius automobilių parkus.

20 pakeitimas

Priedas

Komisijos siūlomas tekstas					RK pakeitimas					
5 lentelė. Būtinoji tikslinė bendro valstybėje narėje viešojo pirkimo būdu nupirktų sunkiųjų transporto priemonių skaičiaus dalis, kurią sudaro 3 lentelės reikalavimus atitinkančios sunkiosios transporto priemonės*					5 lentelė. Būtinoji tikslinė bendro valstybėje narėje viešojo pirkimo būdu nupirktų sunkiųjų transporto priemonių skaičiaus dalis, kurią sudaro 3 lentelės reikalavimus atitinkančios sunkiosios transporto priemonės*					
										Valstybė narė
Valstybė narė		Sunkvežimiai		Autobusai			(XXXX- (**)- 2025 m.)		(2026m.– 2030 m.)	
		2025 m. 2030 m.		2025 m. 2030 m.						
(**) 24 mėnesiai nuo įsigaliojimo datos pagal 2 straipsnį.										

Paaiškinimas

Tikslinė dalis turėtų būti vidurkis, taikomas naujoms sutartims, kurios bus sudaromos per tam tikrą metų skaičių apimančią laikotarpį, kad skirtingais metais būtų galima numatyti tam tikrą lankstumą įvairiems pirkimo objektams (eismas mieste, eismas užmiestyje ir kt.). (XXXX) turėtų būti data praėjus 24 mėnesiams nuo įsigaliojimo datos pagal 2 straipsnį.

II. POLITIKOS REKOMENDACIJOS

EUROPOS REGIONŲ KOMITETAS

Pagrindinės nuostatos

1. pritaria Komisijos tikslui stiprinti Europos gebėjimą atremti klimato kaitos iššūkį ir pagerinti jos piliečių gyvenimo kokybę, kartu išsaugant ir padidinant mūsų pramonės įmonių konkurencinį pranašumą sukuriant darbo vietas, prisidedant prie tvaraus ekonomikos augimo ir skatinant inovacijas į atsinaujinančiųjų išteklių energijos technologijas; remia Komisijos tikslą tapti pasauline lydere inovacijų diegimo, skaitmeninimo ir priklausomybės nuo iškastinio kuro mažinimo ir perėjimo prie mažo anglies dioksido kiekio technologijų ekonomikos srityje kaip galimybę ir iššūkį ES pramonei;
2. pabrėžia veiksmingos, efektyvios ir tvarios transporto sistemos svarbą miestų ir regionų ekonomikos konkurencingumui, taip pat Europos Sąjungos socialinei, ekonominei ir teritorinei sanglaudai;
3. atkreipia dėmesį į tai, kad judumas ir transportas dažnai priklauso vietos ir regionų valdžios institucijų kompetencijai – jos atsako už judumo politikos priemonių rengimą ir įgyvendinimą ir viešojo transporto paslaugų teikimą savo teritorijoje, nors vietos lygmeniu priimtini sprendimai dažnai būna susiję su pagal nacionalinę ir ES politiką sukurta sistema;
4. pripažįsta, kad transportui tenka beveik penktadalis viso šiltnamio efektą sukeliančių dujų (ŠESD) kiekio Europoje. Tai yra vienintelis sektorius, kuriame ŠESD lygis nesumažėjo, palyginti su 1990 m. lygiu. Būtina skubiai imtis veiksmų siekiant sumažinti transporto sektoriaus priklausomybę nuo iškastinio kuro, tačiau taip pat reikia pažymėti, kad vietos viešajam transportui tenka tik nedidelė išmetamųjų teršalų dalis;
5. atkreipia dėmesį į tai, kad perėjimas prie smulkių kietųjų dalelių ir azoto oksidų neišskiriančio mažataršio ir netaršaus judumo yra naudingas Europos piliečių gyvenimui, ypač miestuose, kur intensyvus, labai aplinką teršiantis miesto transporto eismas dar labiau pablogina žmonių gyvenimą ir sveikatą;
6. atkreipia dėmesį į tai, kad viešasis keleivinis vietos transportas jau dabar yra svarbi priklausomybės nuo iškastinio kuro mažinimo ir elektromobilumo mieste skatinimo priemonė. Daugelyje miestų yra gerai išvystytas elektromobilumas naudojant geležinkelio bėgius, pavyzdžiui, metropolitenas, tramvajai, taip pat troleibusai. Svarbu, kad atliekant su netaršiu kelių transporto priemonių viešaisiais pirkimais susijusius skaičiavimus būtų atsižvelgta į šias priemones ir į visą miesto arba regiono transporto priemonių parką. Apsiriboti tik autobusų segmentu nepakanka;

7. atkreipia dėmesį į tai, kad keičiant transporto sistemoje naudotinus degalus turi būti atsižvelgiama į regionų skirtumus eismo intensyvumo ir atstumo tarp miestų centrų ir kitų ekonominio intereso centrų srityje. Diskriminacija didesnių sąnaudų nutolusioms, periferinėms ar atokiausioms vietovėms dėl galimybės patekti į Europos tinklą forma turės papildomo neigiamo poveikio teritorinei ir socialinei sanglaudai;

8. mano, kad, kartu su aplinką tausojančių motorinių transporto priemonių naudojimu, reikėtų skatinti (krovinių) vežimą trumpoms kelionėms dviračiu (pagal „ES dviračių transporto gaires“ (2017/C 088/10), taip pat geležinkelių ir ekologiškos laivybos vystymą. Tam reikalingas įvairiarūšio transporto mazgų tinklas, kuriam turėtų būti skirta pakankamai lėšų, pavyzdžiui, per Europos strateginių investicijų fondą (ESIF). Greitieji elektriniai dviračiai (speed pedelec) yra puiki alternatyva automobiliams ypač miestų teritorijose. Jie gali padėti sumažinti taršą, o fizinis aktyvumas yra naudingas visuomenės sveikatai. Elektrinių dviračių naudojimą galima būtų paskatinti įrengus pakankamai dviračių takų ir įkrovimo stotelių bei taikant paskatas;

9. teritorijų ir miestų planavimas gali skatinti naudoti ekologiškas judumo formas. Siekiant netaršaus judumo vietos lygmeniu reikia mažinti azoto oksidų ir smulkių kietųjų dalelių išmetimą, o pasauliniu mastu – išmetamo CO₂ kiekį. Miestų planavimo srityje reikėtų skatinti judėjimą pėsčiomis, dviračiais ir viešuoju transportu, o galimybę judėti automobiliu – kruopščiai įvertinti. Siekiant geresnės oro kokybės miestuose, elektra varomi automobiliai ir autobusai gali prisidėti mažinant smulkių kietųjų dalelių ir azoto oksidų išmetimą. Tai galima pasiekti atgrasant nuo aplinką teršiančių transporto rūšių naudojimo uždarius teritorijas, pavyzdžiui, sukuriant aplinkos apsaugos zonas ir kartu užtikrinant, kad kelionės laikas ekologiškais judumo formomis būtų trumpesnis nei taršiomis transporto priemonėmis;

10. pripažįsta, kad yra būtinas sąveikus sprendimas dėl alternatyvių degalų. Nors RK pripažįsta, kad įstatymai ir taisyklės mažataršiam judumui pasiekti turėtų būti nesusieti su tam tikra technologija, kiekviena vietos ir regionų valdžios institucija galėtų siekti masto ekonomijos, galbūt bendradarbiaujant su kaimyniniais ir pasienio regionais;

11. palankiai vertina ketinimą supaprastinti netaršių transporto priemonių viešuosius pirkimus, tačiau sunkiai įsivaizduoja, kaip Komisijos pasiūlymas, kuriame numatytos netaršių automobilių įsigijimo kvotos kiekvienai valstybei narei, gali būti įgyvendintas teisės aktais ir kaip turi būti užtikrintas jo laikymasis. Vietos ir regionų valdžios institucijos teikia didžiąją dalį viešojo transporto paslaugų daugelyje valstybių narių. Valstybė neturi teisės nuspręsti, kokias transporto priemones vietos ir regionų valdžios institucijos perka, įsigyja išperkamosios nuomos būdu, nuomoja arba įsigyja pagal susitarimą.

Kaip pirmosios taikytojos vietos ir regionų valdžios institucijos yra labai svarbios įgalindamos netaršias technologijas taikyti transporto srityje. tačiau kartu reikia pabrėžti, kad vietos viešajam transportui sukurta infrastruktūra paprastai netinka privačių lengvųjų automobilių naudojimui, todėl negalima tikėtis tiesioginio šalutinio poveikio. Reikia užtikrinti perėjimo prie netaršaus transporto finansavimą. Europos Sąjungos skiriamos paramos nepakanka finansuoti plataus užmojo priemones viešojo keleivinio vietos transporto, kurio biudžetas paprastai yra deficitinis, srityje. Dėl šios priežasties Komisija raginama pasiūlyti papildomų finansavimo galimybių neapsiribojant finansinių priemonių naudojimu, nes pastarosios, atsižvelgiant į neigiamą grąžos perspektyvą, paprastai yra nenaudingos;

12. atkreipia dėmesį į „Ekologiškų autobusų platformą“, apie kurios veiklos pradžią Europos Komisija paskelbė 2017 m. liepos mėn. RK plenarinėje sesijoje ir kuri sulaukė didelio vietos ir regionų valdžios institucijų palaikymo. Šiuo atžvilgiu regionai, miestai, transporto institucijos ir gamintojai susitarė dėl bendrų principų, taikomų netaršių, alternatyviaisiais degalais varomų autobusų viešiesiems pirkimams, siekdami paspartinti jų naudojimą;

13. laikosi nuomonės, kad ES valdymo priemonės, kuriomis siekiama sumažinti transporto sektoriaus poveikį klimatui, turėtų būti grindžiamos nauda klimatui ir tvarumui gyvavimo ciklo požiūriu, ir taip pat turėtų būti neutralios technologijų atžvilgiu;

14. mano, kad investicijos į mažataršį viešąjį transportą ir viešuosius lengvųjų automobilių parkus turi būti vykdomos taip, kad skatintų privačių ir įmonėms priklausančių automobilių savininkus pasekti šiuo pavyzdžiu. Tai galima pasiekti skatinant įkrovimo ir vandenilio infrastruktūros sinergiją. Tam įgyvendinti būtų galima numatyti ES fondų paramą;

15. mano, kad planai dėl mažataršio judumo neturėtų apsiriboti tik teršalų išleidimo vietos sprendimais ir turėtų būti suderinti su žaliosios elektros energijos ir degalų iš atsinaujinančiųjų išteklių gamybos ir paskirstymo plėtojimu;

16. pažymi, kad baterijų kūrimas ir gamyba atlieka strateginį vaidmenį pereinant prie netaršaus judumo ir švarios energijos sistemų. Nepaisant to, Europoje nėra stambaus baterijų elementų srities dalyvio. Todėl RK palankiai vertina Europos baterijų aljansą, kuris padeda Europos įmonėms tapti labiau nepriklausomomis ir didinti elektromobilių gamybos vertės grandinėje užimamą dalį. RK palankiai vertina Europos Komisijos 200 mln. EUR tiesioginius asignavimus baterijų moksliniams tyrimams ir inovacijoms pagal programą „Horizontas 2020“, kurie papildė jau skirtus 150 mln. EUR asignavimus;

17. atkreipia dėmesį į tai, kad pradėjus plačiai naudoti elektromobilius gerokai išaugs elektros energijos paklausa elektros energijos tinkluose. Reikia rasti pusiausvyrą tarp judumo ir įkrovimo poreikio kuriant pažangiuosius įkrovimo ciklus, veikiančius tuo metu, kai tinklai neribojami ir pagaminama pakankamai elektros energijos. Labai svarbu susieti transporto priklausomybės nuo iškastinio kuro mažinimą ir energijos tiekimą, pažangiuosius tinklus ir inovatyvius energijos kaupimo sprendimus. Tam reikia, kad aktyviai prisidėtų skirstymo sistemos operatoriai, kurie yra atsakingi už elektros energijos tinklo plėtrą, t. y. valdymą;

18. pažymi, kad įkrovimo ir degalų papildymo infrastruktūros plėtra turėtų vykti atsižvelgiant į su vietos sąlygomis susijusią paklausą ir reikėtų kurti sinergiją su vietos ir regionų valdžios institucijomis, viešosiomis transporto priemonėmis ir krovininių vežimo mieste paslaugomis. Tai reikia derinti su pažangiųjų tinklų ir pastatų, kuriuose būtų įrengtos baterijos, kūrimu. Tai turėtų būti prieinama privatiems lengviesiems automobiliams ir dviračiams. Degalų papildymas turėtų būti paprastas ir galimas abipus sienų. Kad būtų sukurta bendra rinka, reikia Europos veiksmų;

19. mano, kad supaprastinus ir standartizavus paraiškų ir pasiūlymų teikimą nebereikės individualiai pritaikyto finansavimo ir bus lengviau gauti finansavimą iš Europos fondų ir privačių finansuotojų, pavyzdžiui, naudojant tokius naujus finansavimo mechanizmus kaip dotacijų ir paskolų derinimas;

Mažataršio judumo įgyvendinimas. Planetą sauganti, vartotojams galių suteikianti ir pramonę bei darbuotojus ginanti Europos Sąjunga, COM(2017) 675 final

20. palankiai vertina Komisijos didinamą finansinę paramą, kad būtų daugiau viešųjų ir privačiųjų investicijų į alternatyviųjų degalų infrastruktūros diegimą; šiam tikslui skiriama iki 800 mln. EUR. RK apgailestauja, kad vietos ir regionų valdžios institucijos ir kiti svarbūs subjektai neturi pakankamai galimybių gauti finansavimą ir finansinių išteklių. Reikėtų skatinti finansavimo derinimą, pavyzdžiui, galimybes gauti paskolą iš ESIF arba kartu su ESIF. Galimybės gauti finansavimą turėtų būti standartizuotos ir sudaromos išleidžiant obligacijas;

21. pažymi, kad ypač nuo taršos kenčiančios zonos turi turėti galimybę apmokestinti taršias transporto priemones. Gautas pajamas būtų galima naudoti tvarumo priemonėms. Miestuose gali būti naudojamos rinkliavos arba stovėjimo aikštelių mokesčiai tvariam judumui finansuoti, pavyzdžiui, investuojant į viešąjį transportą arba stovėjimo aikštelių prie viešojo transporto stotelių įrengimą;

22. primena, kad atokiausi regionai kenčia nuo eismo spūsčių miestuose ir pakrantės ruožuose ir patiria sunkumų patekti į kaimo vietoves. Tačiau šiuose regionuose plėtojami projektai, kuriais siekiama, kad transportas taptų tvaresnis ir mažiau taršus, ir kurie gali būti gerosios praktikos pavyzdžiai kitiems ES ir kaimyninių šalių regionams;

Alternatyviųjų degalų naudojimo didinimas. Alternatyviųjų degalų infrastruktūros diegimo veiksmų planas – ne teisėkūros procedūra priimtas dokumentas, COM(2017) 652

23. palankiai vertina Alternatyviųjų degalų infrastruktūros diegimo veiksmų planą kaip svarbų žingsnį mažinant kelių transporto sistemos priklausomybę nuo iškastinio kuro; tačiau apgailestauja, kad daugumai Komisijai pateiktų nacionalinės politikos sistemų trūksta užmojo, kad būtų pasiektas atitinkamas perėjimo prie netaršų ir alternatyviųjų degalų tikslas;

24. pažymi, kad daug Europos miestų ir regionų yra perėjimo prie mažataršio ir netaršaus judumo lyderiai. Būtent miestuose alternatyviųjų degalų poveikis bus didžiausias atsižvelgiant į oro ir triukšmo taršos mažinimą. Deja, pastaroji į veiksmų planą net neįtraukta. Didelė viešųjų pirkimų dalis tenka vietos savivaldybėms. Todėl akivaizdu, kad alternatyviaisiais degalais varomų transporto priemonių naudojimas labai priklauso nuo vietos ir regionų valdžios institucijų, daugiausia miestuose ir miestų regionuose. Spūsčių, oro kokybės ir triukšmo problemų turintys miestai ir regionai, kaip ir gamtos ar kultūros paveldo vietovės, pirmenybę turėtų teikti perėjimui prie smulkių kietųjų dalelių ir azoto oksidų neišskiriančio judumo. Kelete valstybių esančiose zonose ir koridoriuose reikėtų skatinti rengti planus būtent tuo lygmeniu;

25. pažymi, kad labai svarbus aspektas bus kuo geresnis integravimas į tvaraus judumo mieste planus; Didžiausias miestams tenkantis iššūkis – ribota erdvė, o tai reiškia, kad alternatyviųjų degalų infrastruktūrą reikia derinti su esama kitų transporto rūšių infrastruktūra. Judumo mieste planavimo procese labai svarbu glaudžiai bendradarbiauti su skirtingais viešaisiais ir privačiais suinteresuotaisiais subjektais siekiant užtikrinti sklandų alternatyviųjų degalų įvedimą miestuose;

26. atkreipia dėmesį į tai, kad miestų priimami sprendimai, geriausia – bendradarbiaujant su ekonominės veiklos vykdytojais ir kitais suinteresuotaisiais subjektais, nepadarys teigiamo poveikio, jei nebus tinkamai įtraukti vartotojai. Jei diegiama alternatyviųjų degalų infrastruktūra neatitinka vartotojų lūkesčių ir pageidavimų, esama rizikos, kad ja bus mažai naudojama. Todėl vietos ir regionų valdžios institucijos taip pat turi daryti įtaką vartotojų elgsenai ir skatinti kuo plačiau naudoti alternatyviuosius degalus. Itin svarbu, kad alternatyviuosius degalus naudojantys paslaugų teikėjai, pavyzdžiui, viešasis transportas ir kitos tarnybos, išliktų prieinami ir patikimi;

27. atkreipia dėmesį į tai, kad esama regioninių skirtumų, kurie daro įtaką alternatyviųjų degalų naudojimui. Dabartinė elektromobilumo sistema periferiniuose regionuose gali būti ne pati tinkamiausia galimybė, bet ji galėtų labiausiai tikti miestų regionams. Greitas paleidimas Europos regionuose, turinčiuose daug išteklių ir skubiai spęstinių oro kokybės ir triukšmo problemų, gali reikšti, kad dėl jų masto, kritinės masės ir mažesnių kainų periferiniai regionai po 2025 m. galėtų pasinaudoti išbandytais technologijomis ir mažesnėmis išlaidomis;

28. atkreipia dėmesį į tai, kad miestai, kuriuose elektromobilumas gali būti vertinamas kaip priimtinausia galimybė, jį turi suderinti su energijos tiekimo ir energijos poreikio tam tikrais piko valandomis klausimu. Šiomis aplinkybėmis svarbu turėti atsargų ir sukaupti didelį elektros energijos rezervą, pavyzdžiui, didelių baterijų ar vandenilio (kuro elementų) forma;

29. atsižvelgdamas į tai, atkreipia dėmesį, kad kaimo vietovėse elektromobilumas paprastai nėra tinkama priemonė plačios aprėpties viešajam keleiviniam vietos transportui užtikrinti. Kadangi įkrovimas vis dar ilgai trunka ir autobusai gali nuvažiuoti tik ribotą atstumą, kol nebus sukurtos atitinkamos technologijos, reikia išsaugoti galimybę naudoti mažataršes varymo sistemas (pavyzdžiui, į lizdą jungiamus hibridinius elektrinius automobilius). Be to netrūkūs reikėtų rasti sprendimų kaimo vietovėms, kuriuos būtų galima paremti bandomaisiais projektais;

30. primindamas pranešimą „Trūkstamos transporto jungtys pasienio regionuose“ (2017/C 207/05), atkreipia dėmesį į tai, kad tarpvalstybinis bendradarbiavimas infrastruktūros plėtros sąnaudų srityje atveria daug puikių sinergijos galimybių. Pasienio regionuose turi būti užtikrinta, kad dviejų valstybių narių priimtinausia technologija būtų sąveiki ir sukurta taip, kad tenkintų ne tik vidaus, bet ir tarpvalstybinius poreikius;

31. pabrėžia, jog svarbu, kad miestai galėtų valdyti nedidelį smulkių kietųjų dalelių ir azoto oksido kiekį išmetančių transporto priemonių naudojimą, užtikrindami miestų prieigos reglamentavimą, taikomą transporto priemonėms. Mažos taršos zonos turi būti nustatomos remiantis vietos analizėmis ir sprendimas dėl jų priimamas vietos lygmeniu. Svarbu, kad ES, taikydama bendrą sistemą sukurtų sąlygas nustatyti mažos taršos zonas ir tai pabrėžtų kaip būdą gerinti oro kokybę. Tačiau vietos ir regionų valdžios institucijoms turi būti leista pačioms nuspręsti, ar ir koku mastu tokios zonos turėtų būti nustatomos;

32. atkreipia dėmesį į tai, kad už finansavimą negali būti atsakingos vien tik vietos ir regionų valdžios institucijos; pažymi, kad Europos Komisija siūlo įvairių finansavimo priemonių, bet gana atsargiai žiūri į alternatyvios infrastruktūros diegimo išlaidas ir pernelyg optimistiškai vertina finansavimą per privačius fondus pirmajame etape;

33. laikosi nuomonės, kad lengvatoms, kuriomis siekiama netaršių transporto priemonių, turėtų būti skatinamos suteikiant ilgesnį laikotarpį arba jį pratęsiant, jei tarpiniai ir galutiniai tikslai pasiekti. Taip pat svarbu išplėsti galimybes sukurti geras perėmimo schemas. Tai padėtų šalims greičiau susigrąžinti savo investicijas;

34. mano, kad viešojo transporto lengvatoms būtinas Europos finansavimas, kad būtų galima dar labiau padidinti pastangas siekiant nulinės taršos. Europos lėšos turi būti naudojamos naujovėms skatinti ir investicijoms finansuoti, kad lengvatų taikymo pradžioje didžioji transporto priemonių dalis galėtų funkcionuoti neteršdamos aplinkos;

35. atkreipia dėmesį į tai, kad projektuojant ir statant naujus pastatus ateityje reikės numatyti galimus įkrovimo stoteles ir atlikti parengiamuosius kabelių klojimo darbus;

36. ragina užsibrėžti platesnio masto tikslus, susijusius su viešai prieinamomis įkrovimo stotelėmis. Pagal veiksmų planą kiekviena valstybė narė iki 2020 m. pabaigos turėtų užtikrinti minimalų skaičių elektra varomų transporto priemonių įkrovimo stotelių, iš kurių ne mažiau kaip 10 proc. turi būti viešai prieinama; Viešai prieinamų įkrovimo stotelių plėtra turi atspindėti vietos ir regionų sąlygas ir poreikius. Apskaičiuota, kad 2025 m. Europoje reikės 2 mln. viešai prieinamų įkrovimo stotelių elektromobiliams, iš kurių 70 proc. – miesto zonose. Pirmenybę reikėtų teikti TEN-T pagrindinio tinklo koridoriams iki 2025 m. sukuriant visą alternatyviųjų degalų infrastruktūros pagrindą. Tikimasi, kad bent jau TEN-T pagrindinio ir visuotinio tinklų miestų transporto mazguose užtikrinus pakankamai viešai prieinamų (greito) įkrovimo stotelių ir degalų papildymo punktų, padidėtų investuotojų ir vartotojų pasitikėjimas. Kad e. vairuotojas galėtų tarptautiniu mastu be trikdžių naudotis įkrovimo infrastruktūra, turi būti tarptautiniu lygmeniu sudarytos vienodos sąlygos naudojant atvirosius protokolus ir užtikrinant sąveikumą. Krovinių vežimui ir laivybai taip pat reikia pakankamai SGD pripildymo punktų. Komitetas ragina užsibrėžti plataus užmojo tikslą Europoje įrengti 2 000 SGD pripildymo punktų, atsižvelgiant į vietos ir regionų poreikius;

37. atkreipia dėmesį į tai, kad įgyvendinant šį planą turėtų dalyvauti savivaldybės, siekiant užtikrinti, kad renkantis vietas viešai prieinamoms įkrovimo stotelėms būtų atsižvelgta į atitinkamų planų ir miestų plėtros aspektus ir krovikliai būtų išdėstyti tinkamose vietose, taip pat kad jų nebūtų pernelyg daug, be kita ko, nepelningose vietovėse;

38. ragina užsibrėžti platesnio masto tikslus, susijusius su vandenilio papildymo punktais. Kas 300 km įrengtų papildymo punktų toli gražu nepakanka tankiai gyvenamose vietovėse. Papildymo punktų skaičius turėtų būti nustatomas pagal gyventojų skaičių, skaičiuojant vieną papildymo punktą 300 000 gyventojų;

Pasiūlymas dėl Europos Parlamento ir Tarybos direktyvos, kuria iš dalies keičiama Direktyva 2009/33/ES dėl skatinimo naudoti netaršias ir efektyviai energiją vartojančias kelių transporto priemones – COM(2017) 653.

39. teigiamai vertina naujai priimtas taisykles, kuriomis vietos ir regionų valdžios institucijos skatinamos įsigyti netaršių transporto priemonių. Komitetas taip pat pritaria „piniginės vertės“ skaičiavimo išbraukimui ir kitų viešųjų pirkimų formų įtraukimui. Komitetas atkreipia dėmesį į tai, kad netaršių transporto priemonių apibrėžtis yra labai siaura ir mano, kad ji turėtų būti dar patikslinta, kad vietos ir regionų valdžios institucijos galėtų veikti savo nuožiūra ir turėti realių ekonomiškai efektyvių ir ekologiškų alternatyvų vykdydamos pirkimus skirtinguose regionuose ir tenkindamos skirtingus transporto rūšių poreikius;

40. pabrėžia, kad nors viešųjų pirkimų metu įgytų transporto priemonių dalis yra nedidelė palyginti su visu transporto priemonių skaičiumi mieste, teigiamas vietos ir regionų valdžios institucijų rodomas pavyzdys galėtų padaryti teigiamą poveikį paklausai rinkoje ir automobilių gamintojams, o tai savo ruožtu galėtų paskatinti netaršių privačiųjų transporto priemonių paklausą. Direktyva turėtų būti taikoma tik tuo atveju, jei tikimasi, kad konkurso rezultatas bus pakankamai naudingas;

41. apgailestauja dėl viešojo transporto operatoriams tenkančios didelės finansinės naštos ir dėl vietos ir regionų valdžios institucijoms nustatytos labai didelės alternatyviais degalais varomų autobusų įsigijimo kvotos. Daugelyje miestų ir regionų jau yra gerai išvystytas elektromobilumas naudojant metropoliteną, tramvajus ir troleibusus, tačiau į tai neatsižvelgiama. Todėl vykdant netaršių transporto priemonių viešuosius pirkimus reikėtų atsižvelgti į visą transporto priemonių parką, o ne tik į autobusų sritį;

42. ragina nustatyti netaršių transporto priemonių apibrėžtį, grindžiamą objektyviai įvertinamu įprastinėmis važiavimo sąlygomis išmetamų teršalų ir suvartojamos energijos kiekiu. Tik taip bus galima perkančiosioms organizacijoms užtikrinti planavimo saugumą ilguoju laikotarpiu. Norint pasiekti netaršių transporto priemonių tikslą, reikia imtis priemonių pereinamuoju laikotarpiu. Kol kas neįmanoma užtikrinti, kad visų rūšių transportas būtų netaršus, pavyzdžiui, krovinių vežimo ir laivybos srityje. Biodujos ir biodegalai yra būtini kaip pereinamojo laikotarpio degalai. Esamas sistemos galima išlaikyti tol, kol naudojamos žaliavos yra vietinės kilmės ir nėra importuojamos. Biodujos turėtų būti naudojamos sistemoms, kurioms reikalingi dideli šiluminiai pajėgumai.

43. palankiai vertina ketinimą nustatyti siaurą netaršių lengvųjų transporto priemonių apibrėžtį. Svarbu turėti bendrus standartus ir aiškias apibrėžtis, kad valdžios institucijos galėtų tinkamai įvertinti, palyginti ir patikrinti šalių pasiūlymus. Tačiau laikosi nuomonės, kad apibrėžtis turėtų apimti technologijų neutralumą, o poveikis klimatui turėtų būti vertinamas atsižvelgiant į gyvavimo ciklą. Be to, reikia naudoti pereinamojo laikotarpio degalus, pavyzdžiui, biodujas ar kitus biodegalus, ypač krovinio transporto ir laivybos sektoriuose, ir būtina į juos atsižvelgti;

44. sunkiųjų transporto priemonių klausimu palankiai vertina pasiūlymą laikytis bendro technologijų neutralumo principo, tačiau tuo pat metu atkreipia dėmesį į tai, kad „netaršių technologijų“ sąrašas pats savaime riboja technologijų neutralumą ir neįtraukia kai kurių technologijų, pavyzdžiui, sintetinio biokuro arba biodujų. Biodujos yra svarbus pereinamojo laikotarpio kuras sunkiosioms transporto priemonėms. Kai kuriuose regionuose, ypač Šiaurės šalyse, gali būti iškeltas klausimas dėl investicijų į šias technologijas, kurios nekenkia klimatui, tačiau nebūtinai yra nulinės taršos per išmetimo vamzdį išmetamų teršalų kiekio požiūriu, nes šios technologijos nėra įtrauktos į leidžiamų technologijų sąrašą. Tai taip pat gali būti problema subsidiarumo požiūriu. Kitos varymo technologijos, įskaitant vien iš neišskastinių žaliavų gaminamus skystuosius degalus ir dujinį kurą, pavyzdžiui, HVO100 ir biometaną, taip pat turi didelį netaršaus judumo potencialą;

45. pažymi, kad šiuo metu požiūris į taisyklių taikymo laikotarpį skiriasi. atsižvelgdamas į tai ragina, kad skaičiavimas pirmąjį ir antrąjį laikotarpį atitinkamai prasidėtų nuo 2025 m. ir 2030 m. ir kad visoms valstybėms narėms galėtų tie patys tikslai;

46. ragina perkančiosioms organizacijoms užtikrinti ilgalaikį planavimo saugumą ir numatyti pakankamą pereinamąjį laikotarpį. Atsižvelgiant į būtiną infrastruktūros pritaikymą, susijusį su naujų transporto priemonių įsigijimu, būtina paaiškinti, kad viešojo pirkimo taisyklės taikomos tik naujoms sutartims;

Pasiūlymas dėl Reglamento, kuriuo iš dalies keičiamas Reglamentas dėl bendrųjų patekimo į tarptautinę keleivių vežimo tolimojo susisiekimo ir miesto autobusais rinką taisyklių – (COM(2017)647 final)

47. pabrėžia, kad miesto autobusai vis dar yra ne tokie ekologiški, kaip geležinkeliai, o pagrindiniams maršrutams tarp miestų ir regionų taikoma ši transporto rūšis. Tolimojo susisiekimo autobusai gali papildyti geležinkelių transportą ir gali būti patrauklūs palyginti su privačiais automobiliais;

48. ragina perkančiosioms organizacijoms ir viešojo transporto įmonėms užtikrinti ilgalaikį planavimo saugumą ir numatyti pakankamą pereinamąjį laikotarpį;

49. mano, kad svarbu, atveriant rinką tarptautiniams tolimojo susisiekimo autobusams, užtikrinti, kad toliau bus taikomos vidaus rinkos taisyklės ir teikiamos visuotinės ekonominės svarbos paslaugos siekiant užtikrinti visuotinę prieigą ir laisvą judėjimą;

50. pažymi, kad nors pagal šį pasiūlymą reguliavimo institucijai suteikiama galimybė atvesti paraišką tais atvejais, kai objektyvi ekonominė analizė rodo, kad viešųjų paslaugų sutarties ekonominei pusiausvyrai gali kilti pavojus. Nepaisant to, RK mano, kad visoms viešosioms ir privačioms autobusų transporto paslaugoms taikomi tokie patys mažataršio judumo reikalavimai;

Reguliarių komercinių paslaugų teikimas neturėtų turėti neigiamo poveikio visuotinės ekonominės svarbos paslaugos viešųjų paslaugų įsipareigojimams – tai reiktų vertinti ne vien ekonominiu požiūriu, bet plačiau. Siekiant išvengti konkurencijos iškraipymų, privačių autobusų paslaugos taip pat turi atitikti mažataršio judumo reikalavimus;

Pasiūlymas persvarstyti kombinuoto krovinių vežimo direktyvą – (COM(2017)648 final)

51. palankiai vertina šio pasiūlymo poveikį transporto sistemos permainoms siekiant ekologiškesnio transporto; pažymi, kad kai kuriems regionams padėti galima tik užtikrinant perėjimą nuo kelių prie geležinkelių ir (arba) vandens kelių ir (arba) naudojant elektra varomus sunkvežimius. Įvairiarūšio transporto terminalai tam yra būtina išankstinė sąlyga. Vietos ir regionų valdžios institucijos gali įrengti įkrovimo ir degalų papildymo stoteles ir viešajam, ir kroviniam transportui. Labai svarbu toliau skatinti finansinės paramos mišriojo krovinių vežimo plėtrai priemones, tiek investicinę pagalbą naujiems terminalams, atliekant sąnaudų ir naudos analizę, kuri atspindėtų transporto išorės veiksnių poveikį, tiek vykdomai veiklai, bent jau pirmaisiais metais, įskaitant būtinų materialinių išteklių nusidėvėjimą.

2018 m. liepos 5 d., Briuselis

*Europos regionų komiteto
pirmininkas*

Karl-Heinz LAMBERTZ