

**Eiropas Ekonomikas un sociālo lietu komitejas atzinums par tematu “Komisijas paziņojums Eiropas Parlamentam, Padomei, Eiropas Ekonomikas un sociālo lietu komitejai un Reģionu komitejai “Eiropas mazemisiņu mobilitātes stratēģija””**

[COM(2016) 501 final]

(2017/C 173/10)

Ziņotājs: **Stefan BACK**

Apspriešanās	Eiropas Komisija, 20.7.2016.
Juridiskais pamats	Līguma par Eiropas Savienības darbību 304. pants
Atbildīgā specializētā nodaļa	Transporta, enerģētikas, infrastruktūras un informācijas sabiedrības specializētā nodaļa
Pieņemts specializētās nodaļas sanāksmē	10.2.2017.
Pieņemts plenārsesijā	23.2.2017.
Plenārsesija Nr.	523
Balsojuma rezultāts	128/0/2
(par/pret/atturas)	

## 1. Secinājumi un ieteikumi

1.1. EESK atbalsta Eiropas mazemisiņu mobilitātes stratēģiju <sup>(1)</sup> (turpmāk – stratēģija), kā arī tās mērķus un metodes, kas atbilst 2011. gada baltajai grāmatai par ES transporta politiku <sup>(2)</sup> (turpmāk – baltā grāmata) un COP 21 konferencē ES un tās dalībvalstu iesniegtajam dokumentam par iecerēto nacionāli noteikto devumu (INND), kuru arī atbalstīja EESK <sup>(3)</sup> un COP 22 konference Marrakešā.

1.2. EESK atkārti savos atzinumos par balto grāmata un tās īstenošanu un par COP 21 nolīguma ietekmi uz ES transporta politiku paustās atziņas, kas nozīmē, ka joprojām ir spēkā baltās grāmatas mērķi samazināt SEG (siltumnīcefekta gāzu) emisijas, lai gan jāatjaunina un jāuzlabo minēto mērķu sasniegšanas metodes.

1.3. EESK atzinīgi vērtē stratēģijā iekļautos pasākumus, kas ir plašāki nekā baltajā grāmatā paredzētie, jo īpaši atzinīgi vērtē inovācijas veicināšanu, tostarp Eiropas sadarbīgo intelektisko transporta sistēmu stratēģiju <sup>(4)</sup>, sadarbīgu, integrētu un automatizētu transportlīdzekļu izstrādāšanu un elektrotransportlīdzekļu integrāciju energosistēmā, izmantojot viedtīklus, kā arī jaunu uzņēmējdarbības modeļu un jaunu pārvaldājumu modeļu izstrādi, ņemot vērā sadarbīgas ekonomikas attīstību un digitālās ekonomikas vispārējo attīstību.

1.4. EESK atbalsta stratēģijas holistisko pieeju, kas nodrošina to, ka transporta politika ir saskaņota ar citām politikas jomām, piemēram, elektroenerģijas tirgus attīstīšanu, izpēti un inovācijas veicināšanu, jaunu transporta risinājumu izstrādi un jaunu prasmju attīstību, kā arī uzlabotu mobilitātes plānošanu, tostarp sabiedriskā transporta attīstību. EESK vēlētos, lai šī pieeja tiktu pilnveidota, pastiprinot saikni starp stratēģiju un paziņojumu par iekšējā tirgus pilnīgošanu, tostarp sinerģiju starp tirgus atvēršanu un efektivitāti. Tas attiecas arī uz digitālās ekonomikas, tostarp digitālās mobilitātes, iespējām un sadarbīgas ekonomikas un aprites ekonomikas attīstību.

1.5. EESK uzsver iespējamās sekas, kādas var būt 1.4. punktā minētajām norisēm uz pārvaldājumu modeļiem, un vērs uzmanību uz to sociālo ietekmi, tostarp ietekmi uz lietotājiem un darba ņēmēju darba apstākļiem, un to mikrouzņēmumu stāvokli, kas darbojas kā apakšuzņēmēji. Visi šie jautājumi ir jārisina laikus, lai jau agrīnā posmā atrisinātu iespējamās problēmas. Tāpat jāņem vērā arī ietekme uz izolētām kopienām.

<sup>(1)</sup> COM(2016) 501 final.

<sup>(2)</sup> COM(2011) 144 final.

<sup>(3)</sup> OV C 24, 28.1.2012., 146. lpp., OV C 291, 4.9.2015., 14. lpp. un OV C 303, 19.8.2016., 10. lpp.

<sup>(4)</sup> COM(2016) 766 final.

1.6. EESK uzsver, cik ļoti svarīgi ir atjaunot uzticamību ražotāju sniegtajiem datiem par transportlīdzekļu emisijām, un atbalsta pasākumus, kas paredzēti minētā mērķa sasniegšanai. Komiteja uzsver arī to, cik liela nozīme ir ieinteresēto personu sniegtajam atbalstam un dialogam ar minētajām personām un sabiedrību, kā arī pasākumiem, kas veikti nolūkā noteikt atbildību par agrāk sniegtiem kļūdainiem datiem un nepieļaut šādas rīcības atkātošanos.

1.7. EESK atzinīgi vērtē efektivitātes paaugstināšanas pasākumus, piemēram, TEN-T īstenošanas sekmēšanu, regulas par dzelzceļa tīklu konkurētspējīgiem kravas pārvadājumiem pārskatīšanu, un nozīmi, kāda piešķirta gan multimodalitātes veicināšanai, gan tam, lai veicinātu virzību uz zemāku emisiju transporta veidiem, tostarp dzelzceļa un kombinētajiem pārvadājumiem. Komiteja norāda uz Komisijas aicinājumu nodrošināt tirgus pieejamību autobusiem un tālsatiksmes autobusiem, taču vienlaikus iesaka Komisijai apsvērt arī citus politikas pasākumus, kā paplašināt sabiedriskā transporta tīklus un veicināt pāreju no privātajiem automobiļiem uz citiem transporta veidiem. Tāpēc Komiteja iesaka padziļināti izanalizēt iespējamus risinājumus. Komiteja tomēr ir norūpējusies par to, ka nekas nav teikts saistībā ar kravas autopārvadājumu tirgus pieejamības noteikumu uzlabošanu un paaugstinātu energoefektivitāti, ko nodrošina Eiropas modulārā sistēma transportlīdzekļu sastāviem. Šajā sakarā EESK vērs uzmanību uz savu atzinumu "Starptautisko kravu autopārvadājumu iekšējais tirgus: sociālais dempings un kabotāža" (TEN/575) un atkal norāda uz to, cik liela nozīme ir skaidram un īstenojamam regulējumam un ka ir jāapkaro jebkāda veida sociālais dempings, kā arī krāpšanās un ļaunprātīga izmantošana saistībā ar norīkotajiem darba ņēmējiem un piekļuvi sociālajiem pabalstiem.

1.8. EESK arī atzinīgi vērtē ieceri pārskatīt *Eurovignette* direktīvu, tomēr atkārtoti uzsver elastīguma nozīmi, lai izvairītos no nepamatotām izmaksām attālos un mazapdzīvotos apgabalos, tostarp salās un kalnu reģionos. Komiteja uzsver arī, ka nolūkā nodrošināt godīgu konkurenci starp pārvadājumu veidiem ir svarīgi nodrošināt vienlīdzīgus konkurences apstākļus starp pārvadājumu veidiem attiecībā uz infrastruktūras lietošanas maksu un ārējām izmaksām.

1.9. Komiteja ņem vērā Eiropas ceļu lietotāju nodokļa elektroniskās iekasēšanas sistēmas (*EETS*) atsākto ieviešanu, bet atgādina, ka lēmums par *EETS* tika pieņemts 2004. gadā un joprojām nav īstenots, un tas liecina par nepieciešamību pārskatīt visu sistēmu, lai novērstu šķēršļus īstenošanā.

1.10. EESK atzinīgi vērtē uzmanības veltīšanu alternatīvajām degvielām un to, ka galvenā uzmanība saskaņā ar EESK iepriekš pausto viedokli tiek pievērsta inovācijas sekmēšanai un nepieciešamībai izstrādāt tādu atbilstīgu sistēmu elektroenerģijas, dabasgāzes, ūdeņraža un biodegvielu pārrobežu izmantošanai, kas neapdraud pārtikas ražošanu. Komiteja atzinīgi vērtē uzmanības pievēršanu sadarbībai un standartizācijai elektromobilitātes jomā.

1.11. Tā atzinīgi vērtē arī uzmanības veltīšanu būtiskajam jautājumam par finansējuma risinājumiem un norāda, ka jārod līdzfinansējuma risinājumi arī mazākiem projektiem.

1.12. EESK atzinīgi vērtē to, ka stratēģijā piešķirta nozīme atbalstam, ko sniedz pilsoniskā sabiedrība. Komiteja uzsver iespējas, ko paver līdzdalības dialogs kā līdzeklis atbalsta gūšanai un problēmu risināšanai, kā arī alianses veidošanas iespējas pilsoniskās sabiedrības vidū un vietējās pārvaldības iestādēs<sup>(5)</sup>.

1.13. Saistībā ar pārredzamību EESK ierosina Komisijai publicēt gada emisiju rezultātu apkopojumu transporta nozarē.

1.14. Komiteja atbalsta plānotos Starptautiskās Civilās aviācijas organizācijas (*ICAO*) un Starptautiskās Jūrnieceības organizācijas (*SJO*) pasākumus un uzskata, ka varētu veikt arī tādus turpmākus pasākumus kā strukturēts ārējais dialogs ar kaimiņvalstīm par mazemisiju transportu pirms konkrētu projektu uzsākšanas.

1.15. EESK norāda, ka saskaņā ar priekšlikumu par kopīgiem centieniem katra dalībvalsts pati var lemt, kā garantēt plānotos rezultātus attiecībā uz SEG emisiju samazināšanu, un iesaka pieprasījumus pēc transporta saglabāt baltajā grāmatā noteiktajās robežās.

1.16. EESK ir norūpējusies par to, ka minētās baltās grāmatas atjaunināšana vairs nav Komisijas darba kārtībā, lai gan digitalizācija, enerģētikas politikas attīstība un pašreizējās Komisijas holistiskā pieeja politikas izstrādei un īstenošanai dod pamatu baltās grāmatas atjaunināšanai.

<sup>(5)</sup> OV C 299, 4.10.2012., 170. lpp., OV C 389, 21.10.2016., 20. lpp.

## 2. Pamatinformācija

### ES saistības emisiju samazināšanas jomā un 2011. gada baltā grāmata par transporta politiku

2.1. Eiropas Komisija 2016. gada 20. jūlijā pieņēma lēmumu par pasākumu kopumu nolūkā samazināt emisijas nozarēs, uz kurām neattiecas ES emisijas kvotu tirdzniecības sistēma (ETS) (turpmāk – dokumentu kopums).

2.2. Šis dokumentu kopums ir daļa no Eiropadomes 2014. gada 23.–24. oktobrī pieņemtā mērķa – līdz 2030. gadam panākt siltumnīcefekta gāzu (SEG) emisiju samazinājumu par vismaz 40 % salīdzinājumā ar 1990. gada līmeni – un COP 21 konferencē Parīzē 2015. gada decembrī Eiropas Savienības un tās dalībvalstu apstiprinātās apņemšanās (iecerētais nacionāli noteiktais devums (INND)) īstenošanas.

2.3. Saskaņā ar 2014. gada oktobra secinājumiem ETS aptvertajos sektoros emisijas vajadzētu samazināt par 43 %, savukārt ETS neaptvertajos sektoros, tostarp transporta nozarē, izņemot aviāciju, par 30 %, ievērojot uz taisnīguma un solidaritātes principiem pamatotu sadalījumu starp dalībvalstīm. Minētajos secinājumos nav īpašu norāžu attiecībā uz transportu.

2.4. 2011. gada baltajā grāmatā par ES transporta politiku [COM(2011) 144] secināts, ka attīstītajās valstīs līdz 2050. gadam jāsamazina SEG emisijas par 80–95 % salīdzinājumā ar 1990. gada līmeni, lai nepieļautu, ka globālā sasilšana pārsniedz 2 °C. Attiecībā uz transportu samazinājums līdz 2050. gadam par 60 % salīdzinājumā ar 1990. gada līmeni nozīmē, ka līdz 2030. gadam būtu pietiekami panākt samazinājumu par 20 % salīdzinājumā ar 2008. gada līmeni (8 % virs 1990. gada līmeņa).

2.5. Komisija ir apstiprinājusi, ka minētie mērķi ir saderīgi ar 2014. gada klimata un enerģētikas politikas satvaru laikposmam no 2020. gada līdz 2030. gadam, 2015. gada Enerģētikas savienības satvaru un ES pieņemtajām INND saistībām <sup>(6)</sup>.

2.6. Komisija ir arī norādījusi, ka pēc 2020. gada būs jāveic turpmāki pasākumi minēto mērķu sasniegšanai <sup>(7)</sup>.

2.7. Jaunākajā progresa novērtējumā par baltās grāmatas īstenošanu norādīts, ka ir pārāgri izdarīt secinājumus, un galvenā uzmanība tiek pievērsta īstenošanai <sup>(8)</sup>.

### Dokumentu kopums

2.8. Dokumentu kopumu veido šādi dokumenti:

- visaptverošs paziņojums “Paātrināta pāreja uz mazoglekļa ekonomiku Eiropā” [COM(2016) 500] (turpmāk – paziņojums),
- tiesību akta priekšlikums par saistošiem ikgadējiem siltumnīcefekta gāzu emisijas samazinājumiem, kas dalībvalstīm jāpanāk no 2021. gada līdz 2030. gadam [COM(2016) 482] (turpmāk – priekšlikums par kopīgiem centieniem),
- tiesību akta priekšlikums par zemes izmantošanā, zemes izmantošanas maiņā un mežsaimniecībā radušos siltumnīcefekta gāzu emisiju un piesaistījumu iekļaušanu klimata un enerģētikas politikas satvarā laikposmam līdz 2030. gadam (COM(2016) 479),
- Eiropas mazemisiju mobilitātes stratēģija (COM(2016) 501) (turpmāk – stratēģija).

2.9. Paziņojumā izklāstīti pamatprincipi, kas reglamentē īstenošanu, piemēram, sloga sadale, kas saistīta ar dalībvalstu ekonomiku (taisnīguma un solidaritātes princips), elastīguma iespējas, ko piedāvā emisiju kvotas ETS neaptvertajos sektoros, būtiski samazināta SEG emisiju līmeņa saglabāšana, kuru nodrošina katras nozares aplūkošana atsevišķi (ekoloģiskās integritātes princips). Paziņojumā uzsvērts, ka svarīga nozīme ir vispārējai situācijai, kas veicina šo pāreju.

2.10. **Priekšlikumā par kopīgiem centieniem** noteikts pienākumu sadalījums starp dalībvalstīm attiecībā uz INND saskaņā ar COP 21 Parīzes nolīgumu. Katra dalībvalsts pati lemj, kādā veidā šie rezultāti tiks sasniegti.

<sup>(6)</sup> COM(2014) 15 final, 14. lpp., 4.1. punkts; COM(2015) 80 final; COM(2011) 112 final, 6. lpp.

<sup>(7)</sup> COM(2014) 15 final, 14. lpp., 4.1. punkts.

<sup>(8)</sup> SWD(2016) 226.

2.11. **Stratēģija** īsteno baltajā grāmatā noteiktos emisiju samazināšanas mērķus. Tajā galvenā uzmanība veltīta autotransportam un ietverti šādi svarīgākie aspekti:

a) **Efektivitāte, rīcība, autoceļu lietošanas nodevas**

- Transporta sistēmu optimizācija
- Ietekme uz rīcību, izmantojot autoceļu lietošanas nodevas
- Multimodalitātes veicināšana

b) **Alternatīvās degvielas**

- Transportam paredzētās mazemisiju alternatīvās enerģijas veicināšana
- Otrās paaudzes biodegvielu izstrāde
- Direktīva par alternatīvo degvielu infrastruktūras ieviešanu (2014/94/ES)

c) **Mazemisiju transportlīdzekļi**

- Vienoti standarti pārrobežu ceļošanas nodrošināšanai
- Bezemisiju transportlīdzekļu popularizēšana, tostarp izmantojot publisko iepirkumu
- Autobusu un smago kravas transportlīdzekļu CO<sub>2</sub> emisiju un degvielas patēriņa sertifikācija
- Emisiju līmeņa mērīšanas rādītāju reālos braukšanas apstākļos uzticamības atjaunošana

d) **Konteksta izveide – sinerģija un jauni uzņēmējdarbības modeļi, inovācija, digitālā ekonomika, prasmju pilnveidošana, investīcijas un atbalsts**

- Mazemisiju mobilitātei labvēlīgu apstākļu radīšana, izmantojot sinerģiju ar citām politikas jomām, pētniecību, inovāciju un prasmju veidošanu

e) **Aviācijas un jūras transports – rīcība starptautiskā līmenī**

- ICAO ir ierosinājusi globālu tirgus instrumentu aviācijas jomā, un SJO pašlaik izstrādā energoefektivitātes plānošanas kritērijus kuģniecībai, sākot ar emisiju monitoringu.

### 3. Vispārīgas piezīmes

3.1. Atbilstoši savai nostājai attiecībā uz balto grāmatu un ES iecerēto nacionāli noteikto devumu (INND)<sup>(9)</sup> EESK atbalsta stratēģijā noteiktos mērķus.

3.2. EESK atkārtoti pauž atbalstu baltās grāmatas mērķiem un atkārtoti pauž savā 2015. gada atzinumā par baltās grāmatas īstenošanu izteiktās rūpes par to, ka vēl ir daudz darāmā, lai pabeigtu iekšējā tirgus izveidi transporta jomā, un ka būtu atzinīgi vērtējami šajā saistībā veiktie pasākumi<sup>(10)</sup>. Iekšējā tirgus pilnīga īstenošana ļautu uzlabot resursu efektivitāti un samazināt emisijas. Tas ir jāpanāk, izmantojot skaidrus un īstenojamus noteikumus kopā ar pasākumiem, kuru mērķis ir apkarot jebkāda veida sociālo dempingu, kā arī krāpšanos un ļaunprātīgu izmantošanu saistībā ar darba ņēmēju norīkošanu darbā un sociālā nodrošinājuma pieejamību.

3.3. EESK atbalsta arī jaunus un inovatīvus stratēģijas elementus, kā sadarbīga intelektiskā transporta sistēma (C-ITS), tostarp sadarbīgi, satīkloti un automatizēti transportlīdzekļi, un ar viedtīklu starpniecību veikta elektrotransportlīdzekļu integrācija energosistēmā, jaunu uzņēmējdarbības modeļu un jaunu pārvadājumu modeļu izstrāde, kurā ņemta vērā sadarbīgās ekonomikas attīstība, kas notiek, izmantojot IT platformas, un digitālās ekonomikas vispārējā attīstība. Digitālās sistēmas ietekmēs arī pasažieru un kravu pārvadājumus un, piemēram, optimizēs satiksmes plūsmas un iespēju izdarīt resursu ziņā efektīvu izvēli, kas samazinās emisijas<sup>(11)</sup>.

<sup>(9)</sup> OV C 24, 28.1.2012., 146. lpp., OV C 291, 4.9.2015., 14. lpp., OV C 303, 19.8.2016., 10. lpp.

<sup>(10)</sup> OV C 291, 4.9.2015., 14. lpp., 1.5. un 1.6. punkts.

<sup>(11)</sup> COM(2016) 766 final.

3.4. EESK uzsver, cik ļoti svarīgi ir atjaunot uzticēšanos ražotāju sniegtajiem datiem par transportlīdzekļu emisijām, un atbalsta pasākumus, kas paredzēti minētā mērķa sasniegšanai. Komiteja uzsver arī nozīmi, kāda ir ieinteresēto personu sniegtajam atbalstam un dialogam ar minētajām personām un sabiedrību, kā arī pasākumiem, kas veikti nolūkā noteikt atbildību par agrāk sniegtiem kļūdainiem datiem un nepieļaut šādas rīcības atkārtošanos.

3.5. Komiteja vēlreiz norāda, ka daudzi no ierosinātajiem pasākumiem, tostarp autoceļu lietošanas nodevas, jāpadara elastīgāki un jāpielāgo vietējiem apstākļiem<sup>(12)</sup>.

3.6. EESK atkārtoti pauž atbalstu COP 21 Parīzes nolīguma un ES INND mērķiem un nemainīgi uzskata, ka šīs saistības nerada jaunas prasības attiecībā uz baltajā grāmatā noteiktajiem mērķiem<sup>(13)</sup>. Komiteja ņem vērā atbalstu, ko iesaistītās puses Marrākešas Rīcības proklamācijā paudušas Parīzes nolīguma īstenošanai, un Marrākešas Partnerības globālai rīcībai izveidošanu; minētajā partnerībā ietilpst ieinteresētās personas gan no līgumslēdzējām valstīm, gan no valstīm, kuras nav pievienojušās nolīgumam.

3.7. EESK atkārtoti norāda uz savu viedokli, ka jāpārskata baltās grāmatas īstenošana un pamatstratēģija spēcīgai Enerģētikas savienībai (COM(2015) 80) un vajadzības gadījumā jāveic jauni papildu pasākumi izvirzīto mērķu sasniegšanai<sup>(14)</sup>.

3.8. EESK uzsver nepieciešamību izveidot vidi, kas veicina stratēģijas īstenošanu, vai veicinošu sistēmu, un šajā saistībā atsaucas uz Komisijas paziņojumu "Ceļā no Parīzes"<sup>(15)</sup> par to, ka "jāatsakās no sadrumstalotas sistēmas, kurā valstu rīcībpolitikas nav saskaņotas, pastāv tirgus šķēršļi un enerģētiski izolētas teritorijas." Enerģētikas savienība ir sistēma, kas nodrošina labvēlīgus apstākļus enerģētikas pārkārtošanai, un gaidāmajā Enerģētikas savienības pētniecības, inovācijas un konkurētspējas stratēģijā tiks lietderīgi izmantotas sinerģijas starp enerģētiku, transportu, aprites ekonomiku, rūpniecisko un digitālo inovāciju, lai palielinātu Eiropas mazoglekļa un energoefektivitātes tehnoloģiju konkurētspēju tagad un nākotnē. Kā jau iepriekš minēts 3.3. punktā, tas ietver arī pasākumus prasmu pilnveidošanai un pētniecības un izstrādes veicināšanu.

Vajadzīga dažādu pilsoniskās sabiedrības pārstāvju – iedzīvotāju, patērētāju, sociālo partneru, MVU, inovatīvu jaunuzņēmumu un pasaulē konkurētspējīgu nozaru – iesaiste. Viedās pilsētas un pilsētu kopienas un to loma sabiedriskā transporta attīstīšanā un transporta plānošanā ir minētas kā konteksts, kurā lielā mērā notiks nākotnes pārkārtošanās<sup>(16)</sup>.

3.9. Stratēģijā ir noteikta starpnozaru pieeja, piemēram, risinot vajadzību pēc labvēlīgas vides un norādot uz digitālās mobilitātes risinājumiem un saikni ar enerģētikas politiku. Šī pieeja ir saskaņā ar Komisijas dienestu darba dokumentu par baltās grāmatas īstenošanu un ar Komisijas paziņojumu par vienotā tirgus pilnīgošanu; abos minētajos dokumentos pausti centieni uzlabot nozaru politiku atpazīstamību un izpratni par tām, skatot tās saistībā ar ES visaptverošajām stratēģijām<sup>(17)</sup>.

3.10. EESK atbalsta stratēģijas holistisko pieeju transporta politikai, tomēr tā vēlētos, lai šī pieeja būtu labāk izstrādāta, piemēram, attiecībā uz konsekvenci starp stratēģiju un paziņojumu par vienotā tirgus pilnīgošanu, tostarp sinerģiju starp tirgus atvēršanu un efektivitāti, kā arī digitālā iekšējā tirgus sniegtajām iespējām, sadarbīgu ekonomiku un aprites ekonomiku, tostarp ietekmi uz pārvaldājumu modeļiem, kā arī sociālajiem aspektiem<sup>(18)</sup>.

3.11. Stratēģijai pievienotajā Komisijas darba dokumentā minētas vairākas jaunas norises sabiedrībā, piemēram, sadarbīgā ekonomika transporta jomā, automatizēti un saistīti transportlīdzekļi, digitalizācija un mobilitāte kā pakalpojums. Minētas norises, tostarp tiešaistes platformu aizvien plašāka izmantošana, būtu vajadzējis norādīt stratēģijā.

<sup>(12)</sup> OV C 24, 28.1.2012., 146. lpp.;

<sup>(13)</sup> OV C 303, 19.8.2016., 10. lpp., 1.3., 3.1., 4.6., 5.1. un 5.2. punkts.

<sup>(14)</sup> OV C 303, 19.8.2016., 10. lpp., 1.4., 5.2. un 5.3. punkts.

<sup>(15)</sup> COM(2016) 110 final, 3.1. iedaļa, 5. lpp.

<sup>(16)</sup> COM(2016) 110 final, 3.1. iedaļa, 7. lpp.

<sup>(17)</sup> SWD(2016) 226, 4.1. iedaļa, 27. lpp.

<sup>(18)</sup> COM(2016) 288 final un COM(2016) 356 final.

3.12. EESK ir norūpējies par to, ka stratēģijā nav minēti dažu plānoto iniciatīvu, piemēram, *C-ITS* plāna, digitālās ekonomikas, jaunu pārvaldājumu modeļu vai dažādās transporta nozarēs paredzētās tirgus atvēršanas, sociālie aspekti, tostarp patērētāju tiesības, darba tirgus attiecības un mikrouzņēmumu statuss. Komiteja uzskata, ka ir svarīgi risināt šos jautājumus jau sākuma posmā, lai izvairītos no nevajadzīgas spriedzes.

3.13. EESK atzinīgi vērtē stratēģijā ietvertu finansējuma palielināšanu, jo tam ir būtiska nozīme stratēģijas īstenošanā. Komiteja vērs uzmanību uz finansēšanas vajadzībām apgabalos, kam ir ierobežoti finanšu resursi, un tiem projektiem, kuri nav pietiekami lieli, lai atbilstu ES līdzfinansējumam noteiktajiem kritērijiem. Tāpat kā enerģētikas nozarē, arī transporta nozarē vajadzētu būt pieejamām iespējām finansēt mazus projektus.

3.14. EESK norāda, ka liela nozīme ir baltās grāmatas pārskatīšanai, ko Komisija jau bija plānojuši veikt 2016. gadā<sup>(19)</sup>. Komiteja nepiekrīt, ka ir pārāgri vērtēt īstenošanu<sup>(20)</sup>, tā kā norises, piemēram, digitalizācija, enerģētikas politikas izstrāde un pašreizējās Komisijas holistiskā pieeja politikas izstrādei un īstenošanai, dod pamatu baltās grāmatas atjaunināšanai.

3.15. EESK atbalsta stratēģijā ietvertos priekšlikumus ārējai darbībai, jo īpaši turpmākos ICAO un SJO pasākumus saistībā ar aviāciju un kuģniecību. Komiteja ir norūpējies par to, ka stratēģijā nav minēti arī citi ārējās darbības veidi, piemēram, strukturēti dialogi un salīdzinošā novērtēšana ar kaimiņvalstīm Austrumeiropā un Ziemeļāfrikā.

#### 4. Īpašas piezīmes

4.1. EESK atbalsta stratēģijai pievienoto rīcības plānu, ja tiek ņemtas vērā turpmākās piezīmes.

- EESK ir norūpējies par to, ka, lai gan rīcības plānā minēta *TEN-T* īstenošanas sekmēšana, pārskats par Eiropas dzelzceļa tīklu konkurētspējīgiem kravu pārvaldājumiem un noteikumi par autobusu pārvaldājumu pakalpojumu piekļuvi tirgum, tajā nav minēti paredzētie priekšlikumi attiecībā uz piekļuvi kravu autopārvaldājumu tirgum. Tajā nav iekļauts transporta tirgus regulējuma elements, kas ietver būtiskas iespējas tirgus darbības uzlabošanai, lai to pilnveidotu par enerģētikas un resursu ziņā efektīvu transporta sistēmu. EESK vērs uzmanību uz savu atzinumu "Starptautisko kravu autopārvaldājumu iekšējais tirgus: sociālais dempings un kabotāža" (*TEN/575*) un atkal norāda uz to, cik liela nozīme ir skaidram un īstenojamam regulējumam un ka ir jāapkaro jebkāda veida sociālais dempings, kā arī krāpšanās un ļaunprātīga izmantošana saistībā ar norīkotajiem darba ņēmējiem un piekļuvi sociālajiem pabalstiem.
- EESK atzinīgi vērtē plānu pārskatīt *Eurovignette* direktīvu (1999/62/EK), direktīvu par ceļu lietotāju nodokļa elektronisko iekasēšanas sistēmu (2004/52/EK) un Komisijas 2009. gada lēmumu par Eiropas ceļu lietotāju nodevu elektroniskās iekasēšanas sistēmas tehnisko elementu definēšanu.
- Komiteja atkārtoti pauž uzskatu, ka elastīgums un izvairīšanās no nepamatotām izmaksām attālos un mazapdzīvotos reģionos, tostarp salās un kalnu reģionos, ir svarīgi elementi, kas būtu jāņem vērā visos turpmākajos priekšlikumos<sup>(21)</sup>.
- *EETS* direktīva tika pieņemta 2004. gadā, un, lai gan ir bijuši daudzi centieni, tā joprojām nav īstenota. EESK uzskata, ka šī koncepcija tagad būtu jāpārskata, lai padarītu to pievilcīgāku pakalpojumu sniedzējiem un lietotājiem.

4.2. Komiteja piekrīt, ka Eiropas sadarbīgo intelektisko transporta sistēmu stratēģijai ir lielas iespējas radīt pievienoto vērtību, paaugstinot efektivitāti, un vērs uzmanību uz būtiskajām izmaiņām, ko *C-ITS* radīs attiecībā uz pārvaldājumu modeļiem, tirgus struktūru, līgumtiesībām un sociālajiem aspektiem, piemēram, palielinoties to mikrouzņēmumu skaitam, kurus pārvalda, izmantojot tiešsaistes platformas. Minētie aspekti būtu pienācīgi jāapsver<sup>(22)</sup>.

<sup>(19)</sup> OV C 303, 19.8.2016., 10. lpp., 1.4. un 5.2. punkts.

<sup>(20)</sup> SWD(2016) 226, 5. iedaļa, 34. lpp. un 2. iedaļa, 4. lpp.

<sup>(21)</sup> OV C 303, 19.8.2016., 10. lpp., 1.6. punkts.

<sup>(22)</sup> COM(2015) 192 final.

4.3. EESK atbalsta stratēģijas mērķi veicināt multimodalitāti un uzsver, ka priekšroka būtu dodama resursu ziņā efektīvākajiem transporta risinājumiem katrā konkrētajā gadījumā. Komiteja izsaka arī cerību, ka, izvērtējot direktīvu par kombinētajiem pārvadājumiem, tiks veikti lietderīgi atjauninājumi, kas būs pietiekami elastīgi, lai nodrošinātu maksimālu efektivitāti, tomēr neparedzot paralēlu piekļuvi tirgum autotransporta nozarē. Tā uzsver, ka svarīgi ir stimulēt virzību uz zemāku emisiju transporta veidiem, tostarp dzelzceļa un kombinētajiem pārvadājumiem, un tādēļ infrastruktūras lietošanas maksas un ārējo izmaksu jautājums ir jārisina tādā veidā, kas nodrošina godīgu konkurenci starp transporta veidiem.

4.4. EESK vērs uzmanību uz resursu izmantošanas efektivitātes paaugstināšanos, pateicoties 25,25 metrus garajiem savienotajiem transportlīdzekļiem (Eiropas modulārā sistēma (EMS)). Divi EMS savienotie transportlīdzekļi var izturēt triju parasto savienoto transportlīdzekļu slodzi, kas nozīmē lielāku energoefektivitāti un mazāk emisiju uz vienu vienību. Tādēļ, ievērojot katras dalībvalsts rīcības brīvību, būtu jāatļauj EMS savienotie transportlīdzekļi, tostarp pārrobežu satiksmē, ja vien apstākļi tam ir piemēroti.

4.5. EESK atbalsta stratēģijas pieeju alternatīvajām degvielām, kā arī vajadzību veikt tirgus atbalsta pasākumus un ieviest infrastruktūru atbilstīgi dažādu transporta veidu atšķirīgajām vajadzībām, kas patlaban galvenokārt ir a) elektroenerģija, lielākoties automašīnām; b) dažādu veidu dabasgāze, ko galvenokārt izmanto kravas automobiļos, autobusus un kuģos; c) biodegvielas. EESK uzsver, ka alternatīvo degvielu nozare nepārtraukti attīstās un ka pieprasījums un piedāvājums var mainīties.

4.6. EESK atbalsta plānus izstrādāt biodegvielas, ko neražo no lauksaimniecības produktiem vai kuru ražošanā netiek izmantota zeme, kas vajadzīga pārtikas ražošanai, bet kuru ražo no citiem avotiem, piemēram, no produktu atliekām, blakusproduktiem un atkritumiem, tostarp no mežizstrādes atlikumiem, kā EESK norādījusi iepriekš paustajos viedokļos <sup>(23)</sup>.

4.7. EESK uzsver, ka ir svarīgi stratēģijas īstenošanā iesaistīt pilsonisko sabiedrību un vietējās un reģionālās pašvaldības. Ievērojamu daļu no tā varētu veikt, vairāk izmantojot līdzdalības dialogu ar pilsonisko sabiedrību, kā ierosināts EESK 2012. gada 11. jūlija izpētes atzinumā "Transporta politikas Baltā grāmata: ceļā uz pilsoniskās sabiedrības iesaistīšanu un līdzdalību" <sup>(24)</sup>, pēc kura pieņemšanas ir notikušas divas konferences – 2015. gadā Malmē un 2016. gadā Milānā – par Eiropas pamattīkla koridoru nākotni, pievēršoties jautājumiem par īstenošanu, pārvaldību un finansēšanu.

4.8. Pārredzamības uzlabošanas nolūkā EESK ierosina Komisijai publicēt gada emisiju rezultātu apkopojumu transporta nozarē.

4.9. EESK arī norāda, ka liela nozīme ir alianses veidošanai, lai atbalstītu īstenošanu un risinātu problēmas, kā ierosināts EESK atzinumā par šo jautājumu <sup>(25)</sup>.

4.10. EESK ir norūpējusies par to, ka priekšlikumā par kopīgiem centieniem nav izskatīti iespējami vajadzīgie mērķi emisiju samazinājumam konkrētās nozarēs. Stratēģijā ir noteikts, ka baltā grāmata ir paredzēta transporta nozarei un ka tā balstās uz padziļinātu novērtējumu par to, kas ir realizējams, neradot negatīvu ietekmi uz transporta funkcijām. Stratēģijai pievienotajā Komisijas dienestu darba dokumentā minētie papildu pasākumi ir samērā pieticīgi un nodrošinātu emisiju samazinājumu transporta nozarē līdz 2030. gadam 18–22 % apmērā pašlaik plānoto 18–19 % vietā <sup>(26)</sup>.

Briselē, 2017. gada 23. februārī

*Eiropas Ekonomikas un sociālo lietu komitejas  
priekšsēdētājs  
Georges DASSIS*

<sup>(23)</sup> OV C 303, 19.8.2016., 10. lpp., 1.8. punkts.

<sup>(24)</sup> OV C 299, 4.10.2012., 170. lpp., 1.11. punkts un OV C 389, 21.10.2016., 20. lpp.

<sup>(25)</sup> OV C 389, 21.10.2016., 20. lpp.

<sup>(26)</sup> SWD(2016) 501, 5. iedaļa, 82.–83. lpp.