

ELP FRAKCIJOS TRAN KOMITETO POZICIJOS DOKUMENTAS DĖL TRANSPORTO RŪŠIŲ

(GALUTINĖ REDAKCIJA, patvirtinta ELP frakcijos 2021 m. gegužės 18 d.)



1. Automobilių sektorius

Prisitaikant prie skaitmeninio ir klimatui palankaus judumo, automobilių sektorius susiduria su vienu didžiausių pokyčių savo istorijoje. ELP frakcija mano, kad Europos teisės aktų leidėjų užduotis – padėti sektoriui **realiu, technologijų požiūriu neutraliu ir socialiai atsakingu būdu neutralizuoti poveikį klimatui**.

Manome, kad reikalingas **holistinis ir mokslu grindžiamas požiūris**. Visos būsimos priemonės turėtų būti grindžiamos **išsamiais poveikio vertinimais**, kuriuose būtų atsižvelgiama į ekonomines, ekologines ir socialines pasekmes, o taip pat į įvairius naudotojų judumo poreikius, rezultatais. Aplinkosauginį veiksmingumą reikėtų nustatyti matuojant **per gyvavimo ciklą išmetamą teršalų kiekį**.

Technologinis neutralumas, poveikio vertinimas ir teisėkūros nuspėjamumas turi būti pagrindiniai viso būsimo teisėkūros darbo principai.

ELP frakcija yra įsitikinusi, kad **judumas yra visų ES piliečių teisė**. Mums reikia aiškaus, sąžiningo ir realistiško įsipareigojimo dėl asmeninio judumo ateities ir turime užtikrinti, kad jis netaptų tik nedaugeliui prieinama prabanga. **Negali būti vieno visiems tinkamo sprendimo**. Bendras draudimas naudoti vidaus degimo variklius neatitinka Europos piliečių ir mūsų darbdavių interesų. Naudotojai turėtų nuspręsti, kuri technologija, jų manymu, geriausiai atitinka jų poreikius.

Tikime automobilių pramonės inovaciniais gebėjimais ir potencialu. Ši inovacinė galia turi būti remiama ir skatinama **pakankamai** mokslinių tyrimų ir technologinės plėtros **finansavimo** ES lėšomis **pajėgumais**.

„**NextGenerationEU**“ – tai galimybė Europai finansuoti dar efektyvesnių vidaus degimo varikliu varomų transporto priemonių, įperkamesnių mažataršių ir netaršių transporto priemonių kūrimą ir alternatyviųjų degalų diegimą.

Pabrėžiame perdirbamumo būtinybę ir raginame parengti specialią **Europos transporto priemonių perdirbimo programą**. Tai galėtų būti pasiekta ES žiedinės ekonomikos teisės aktais.

Būtina laikytis **plataus užmojo požiūrio į infrastruktūrą**. Artimiausiais metais Europos teisės aktų leidėjai pirmenybę turėtų teikti tam, kad būtų sukurta tinkama skaitmeninio tinklo infrastruktūra, veiksmingas ir tankus lengvųjų automobilių ir komercinių transporto priemonių įkrovimo punktų ir degalinių tinklas, įskaitant salas ir atokiausius regionus ir kaimo vietas, saugias krovinių automobilių stovėjimo aikšteles ir pakankamai sanitarinių įrenginių. Tikimės, kad **TEN-T** bus atlikta plataus užmojo peržiūra, daugiausia dėmesio skiriant pagrindinio tinklo sukūrimui ir tarpvalstybinių kliūčių pašalinimui iki 2030 m.

Persvarstyta **Alternatyviųjų degalų infrastruktūros direktyva** suteikia galimybę nustatyti plataus užmojo privalomus alternatyviųjų degalų naudojimo tikslus. Kartu su sąveikumo reikalavimais, bendrais standartais ir bendra mokėjimo sistema galima sukurti tikrai bendrą įkrovimo erdvę. Alternatyvieji degalai, tokie kaip vandenilis, yra išbandyta priemonė, padedanti mažinti esamo transporto priemonių parko, ypač sunkiųjų transporto priemonių, išmetamųjų teršalų kiekį. Peržiūrint **Pastatų energinio naudingumo direktyvą** turėtų būti remiamas įkrovimo ir degalų papildymo infrastruktūros diegimas privačiuose ir viešuose, esamuose ir naujuose pastatuose.

Didelio masto transporto priemonių elektrifikavimas bus įmanomas tik užtikrinus galimybę naudotis veiksmingomis, įperkamos ir klimatui palankiomis baterijų technologijomis. Šiuo metu didžioji dalis transporto priemonių baterijų gaminama už Europos ribų, o Europos automobilių gamintojų trumpalaikiam išlikimui ir ilgalaikiam klestėjimui labai svarbu, kad baterijų kūrimo ir gamybos pajėgumai ES didėtų. Todėl ES, glaudžiai bendradarbiaudama su pramone ir akademinė bendruomene, turi skatinti šios srities mokslinius tyrimus ir technologinę plėtrą, didinti tokios plėtros finansavimą ir sudaryti palankesnes sąlygas Europos transporto priemonių baterijų gamybai ir eksportui į užsienį.

Perėjimas automobilių sektoriuje turi būti remiamas visoje ES plečiant atsinaujinančiųjų energijos išteklių naudojimą, įskaitant programą, kuria siekiama užtikrinti konkurencingą ir prieinamą elektros energijos kainas. Plataus užmojo **Atsinaujinančiųjų išteklių energijos direktyvos** peržiūra ir nacionalinėmis įgyvendinimo priemonėmis turėtų būti remiamas vandenilio ir e. degalų infrastruktūros diegimas.

Tik tuo atveju, jei užtikrinsime, kad trumpuoju laikotarpiu bus sukurta tinkama infrastruktūra, galėsime įtikinamai kalbėti apie tai, kaip gerokai paspartinti išmetamųjų teršalų kiekio mažinimą šiame sektoriuje ir **klimato tikslų įgyvendinimą**. Nustatant naujus išmetamųjų teršalų kiekio mažinimo tikslus reikėtų remtis moksliniais faktais ir išsamiais poveikio vertinimais, taip pat atsižvelgti į kitus išmetamųjų teršalų kiekio mažinimo būdus, pvz., bendro sistemos efektyvumo didinimą.

Investicijos į infrastruktūrą turėtų būti remiamos valstybių narių **suderintomis pasakutų sistemomis**, skirtomis keleivinėms ir komercinėms transporto priemonėms, ir **Europos informavimo kampanija**, skirta parodyti įvairių tipų netaršių ir mažataršių transporto priemonių (MNTP) naudą. Ilgalakis kelių transporto įtraukimas į ES šiltnamio efektą sukeliančių dujų apyvartinių taršos leidimų prekybos sistemą gali būti papildoma priemonė ir turėtų būti apsvaustytas atsižvelgiant į poveikio vertinimą.

ELP frakcija remia visas pastangas gerinti kelių eismo saugumą ir pasiekti **visiškai saugaus eismo vizijos** tikslus. Kuriant infrastruktūrą, svarbiausias mūsų tikslas visada turėtų būti sauga. Pajamos iš mokesčių, rinkliavų, vinječių ar degalų mokesčių, kuriuos moka kelių naudotojai, turėtų būti iš naujo investuojamos į mūsų kelių infrastruktūros priežiūrą, modernizavimą ir tobulinimą, įs-

kaitant priemones, skirtas kompensuoti neigiamą poveikį žmonėms, gyvenantiems netoli intensyvaus eismo kelių.

Dėl pertvarkos automobilių sektoriuje neišvengiamai bus prarasta darbo vietų. Naujos gamybos grandinės turėtų būti laikomos bazinėmis technologijomis ir turi būti **ES pramonės politikos** pagrindas. Būtina didinti Europos finansinę paramą **perkvalifikavimui ir įgūdžių tobulinimui**, visų pirma šalyse ir regionuose, turinčiuose stiprią automobilių pramonės bazę. Komisija turėtų apsvaustyti galimybę reformuoti **ES valstybės pagalbos** taisykles, kad valstybės narės galėtų teikti tikslingesnę paramą.

COVID-19 pandemija neigiamai paveikė valstybių narių investavimo ir finansavimo pajėgumus, o vartotojų sprendimai pirkti bus atidedami. Reikėtų peržiūrėti galiojančius teisės aktus, ypatingą dėmesį skiriant MVĮ, ir sumažinti nereikalingą biurokratizmą, kad būtų sumažinta administracinė ir finansinė našta. Turėtume padėti automobilių sektoriui nuosmukį paversti galimybe užtikrinti ilgalaikį klestėjimą ir darbo vietas.

Reikalingi teisės aktai:

- > plačios politikos sritys, kuriose Komisija dar turi pasiūlyti naujų privalomų teisės aktų (iš dalies pasiūlyti, komunikatai ir pranešimai savo iniciatyva arba nieko);
- > 2021-2030 m. ES kelių eismo saugumo politikos programa „Tolesni žingsniai siekiant visiškai saugaus eismo vizijos“;
- > valstybės pagalbos taisyklių peržiūra taip pat po COVID-19;
- > žiedinė ekonomika.

Planuojama:

1. ES šiltnamio efektą sukeliančių dujų apyvartinių taršos leidimų prekybos sistemos (ATLPS), įskaitant jūrų, aviacijos ir CORSIA, peržiūra ir pasiūlymas dėl ATLPS kaip nuosavo ištekliaus (teisėkūros procedūra priimamas aktas, įskaitant poveikio vertinimą, 2021 m. II ketv.);
2. Atsinaujinančiųjų išteklių energijos direktyvos pakeitimas siekiant įgyvendinti naujojo 2030 m. klimato tikslo užmojį (teisėkūros procedūra priimamas aktas, įskaitant poveikio vertinimą, SESV 194 straipsnis, 2021 m. II ketv.);
3. Energijos vartojimo efektyvumo direktyvos pakeitimas siekiant įgyvendinti naujojo 2030 m. klimato tikslo užmojį (teisėkūros procedūra priimamas aktas, įskaitant poveikio vertinimą, SESV 194 straipsnis, 2021 m. II ketv.);
4. Alternatyviųjų degalų infrastruktūros direktyvos peržiūra (teisėkūros procedūra priimamas aktas, įskaitant poveikio vertinimą, SESV 91 straipsnis, 2021 m. II ketv.);

5. Reglamento, kuriuo nustatomos naujų lengvųjų automobilių ir naujų lengvųjų komercinių transporto priemonių išmetamo CO₂ normos, peržiūra (teisėkūros procedūra priimamas aktas, įskaitant poveikio vertinimą, SESV 192 straipsnio 1 dalis, 2021 m. II ketv.);
6. Intelektinių transporto sistemų direktyvos peržiūra, įskaitant daugiarūšio transporto bilietų iniciatyvą (teisėkūros procedūra priimamas aktas, įskaitant poveikio vertinimą, SESV 91 straipsnis, 2021 m. III ketv.);
7. lengvųjų automobilių, furgonų, sunkvežimių ir autobusų išmetamų teršalų normų, taikytinų baigus galioti Euro 6/VI standartui, rengimas (teisėkūros procedūra priimamas aktas, įskaitant poveikio vertinimą, SESV 114 str., 2021 m. IV ketv.);
8. Naujos Europos pramonės strategijos atnaujinimas (ne teisėkūros procedūra priimamas aktas, 2021 m. II ketv.).

Programa REFIT:

9. Pagalbos energetikai ir aplinkos apsaugai gairių peržiūra. Planuojama priėmimo data: 2021 m. IV ketv. Ne teisėkūros procedūra priimamas aktas; teisinis pagrindas: SESV 107 ir 108 straipsniai. Numatomas poveikio vertinimas.

Prioritetiniai teisės aktai:

10. Pasiūlymas dėl EUROPOS PARLAMENTO IR TARYBOS REGLAMENTO, kuriuo iš dalies keičiamas Reglamentas (EB) Nr. 715/2007 dėl variklinių transporto priemonių tipo patvirtinimo atsižvelgiant į išmetamųjų teršalų kiekį iš lengvųjų keleivinių ir komercinių transporto priemonių (Euro 5 ir Euro 6) ir dėl transporto priemonių remonto ir priežiūros informacijos prieigos.

2. Aviacija

Aviacija turėtų labiau prisitaikyti prie naujų reikalavimų, žalinimo ir skaitmeninimo, nekenkdama šios transporto rūšies teikiamai naudai, pvz., susisiekimui, judumui, prieinamoms kainoms ir išsaugodama paslaugų saugą ir saugumą. Turime mažinti išmetamųjų teršalų kiekį, o ne transporto srautą. Pereinamasis procesas neturėtų daryti poveikio keleivinių patiriamai naudai.

Aviacijos sektoriaus pramonė remiasi aukštosiomis technologijomis. Technologinė išmetamųjų teršalų kiekio mažinimo pažanga nebuvo labai pastebima dėl eismo padidėjimo.

Siekiant 2030 m. klimato srities tikslų ir 2050 m. poveikio klimatui neutralumo tiks-

lo, reikia laikytis šių nurodymų: **Europos oro eismo vadybos sistemos** modernizacija ir pertvarkymas, investicijos į naujų technologijų mokslinius tyrimus ir inovacijas, susijusias su **tvariaisiais aviaciniais degalais, varikliais** ir kitomis varomosiomis sistemomis, kaip antai **elektrinėmis, hibridinėmis ir vandeniliu varomomis** bei **pasaulinėmis mažinimo** sistemomis.

Dar labiau sumažinti teršalų išmetimą galima priėmus ir įgyvendinus teisės aktus dėl „**Bendro Europos dangaus 2+**“. Komisijos pasiūlymą būtų galima patobulinti, bet jo neturėtų veikti valstybių narių bandymai išlaikyti dabartines monopolijas remiantis pasenusiais argumentais, pavyzdžiui, grėsme suverenitetui. Palydovinių sistemų naudojimas navigacijai, komunikacijai ir sekimui bei visiškas Bendro Europos dangaus oro eismo valdymo mokslinių tyrimų programos (SESAR) įdiegimas padės pabaigti kurti iniciatyvą „Bendras skaitmeninis Europos dangus“.

2021–2027 m. **pasiūlymai dėl tokių Europos partnerystių**, kaip Bendro Europos dangaus oro eismo valdymo mokslinių tyrimų programa (SESAR), Europos netaršios aviacijos partnerystė arba Europos infrastruktūros tinklų priemonė, daugiausia dėmesio skiriant 2021–2023 m., yra itin svarbios aviacijos sektoriaus skaitmeninimui ateityje ir turėtų numatyti tinkamą parodomųjų sistemų pateiktą finansavimą ir rezultatus.

Siekiant prisidėti prie išmetamųjų teršalų kiekio mažinimo, reikia padidinti **tvariųjų aviacinių degalų** rinkos dalį. Iniciatyvoje „**ReFuelEU Aviation**“ – **Tvarieji aviaciniai degalai**“ turėtų būti numatytas išsamus išmetamo teršalų kiekio gyvavimo ciklo, subalansuoto žaliavų naudojimo, aiškaus įgyvendinimo plano, ne mažiau kaip 10 proc. degalų maišymo įsipareigojimo iki 2030 m. vertinimas ir paskatos, įskaitant šaltinius, kuriais skatinama gamyba ir naudojimas. Šis įsipareigojimas turėtų būti taikomas bent ES lygmeniu vykdomiems skrydžiams skrendant į ES ir iš jos. Netaršios aviacijos bendrosios įmonės veikla turėtų būti tęsiama ir intensyvinama, siekiant parengti 34 technologinius sprendimus, be kita ko, alternatyviųjų degalų srityje.

Per pastaruosius keletą metų variklių gamyboje taikytos naujos technologijos, leidžia gerokai sumažinti išmetamųjų teršalų kiekį. Moksliniai tyrimai ir plėtra šioje srityje turėtų būti tęsiami, taip pat ir bendrojoje įmonėje „Švarus dangus“. Naujų produktų diegimas turėtų būti skatinamas taikant **modifikavimo ir atnaujinimo programas**. Nagrinėdama šių schemų naudą, Komisija turėtų

įtraukti tam tikrus finansavimo sprendimus, pavyzdžiui Ekonomikos gaivinimo ir atsparumo didinimo priemonę (EGADP). Elektra arba vandeniliu varomų priemonių sprendimai tinka mažiesiems ir vidutinio dydžio lėktuvams, kurie galėtų būti naudojami trumpojo nuotolio skrydžiams Europoje arba skrydžiams viena kryptimi. Oro uostams taikomų **valstybės pagalbos taisyklių peržiūra** galėtų padėti plėtoti trumpojo nuotolio susisiekimą, siekiant gerokai sumažinti išmetamųjų teršalų kiekį ir kartu didinant veiksmingumą.

Oro uostai turėtų būti sistemingai sujungiami su miestais (didelio pajėgumo) traukinių linijomis. Oro uostuose turi būti naudojamos tik netaršios transporto priemonės. Peržiūrint **oro uostų mokesčių direktyvą** reikėtų atsižvelgti į šiuos reikalavimus.

Aviacijos sektoriuje turi būti spartinama ir užtikrinama išmetamo anglies dioksido kiekio kompensavimo sistema, žinoma, kaip **CORSIA**. Tam Sąjunga turi laikytis vieningos pozicijos Tarptautinėje civilinės aviacijos organizacijoje (ICAO). **Europos apyvartinių taršos leidimų prekybos sistemos (ATLPS)** peržiūra turėtų būti grindžiama išsamiu vertinimu ir joje turėtų būti numatytas lygiagretus sistemos CORSIA 54 įgyvendinimas, įtraukiant, jei įmanoma, greitesnius lyginamuosius standartus, nei nustatyti Tarptautinės civilinės aviacijos organizacijos.

Reikalingi teisės aktai:

Vykdoma:

1. Nauja iniciatyvos „Bendras Europos dangus 2+“ redakcija;
2. Europos Sąjungos aviacijos saugos agentūra – veiklos rezultatų apžvalgos įstaiga.

Planuojama:

3. ES apyvartinių taršos leidimų prekybos sistemos (ATLPS), įskaitant jūrų, aviacijos ir CORSIA sektorius, peržiūra ir pasiūlymas dėl ATLPS kaip nuosavų išteklių (teisėkūros procedūra priimamas aktas, įskaitant poveikio vertinimą, 2021 m. II ketv.);
4. Direktyvos dėl alternatyviųjų degalų infrastruktūros diegimo direktyvos peržiūra (teisėkūros procedūra priimamas aktas, įskaitant poveikio vertinimą, SESV 91 str., 2021 m. II ketv.);
5. Civilinės, gynybos ir kosmoso pramonės sinergijos veiksmų planas (ne teisėkūros procedūra priimamas aktas, 2021 m. I ketv.).

Programa REFIT:

- 6a. Regioninės pagalbos gairių peržiūra – numatyta priėmimo data: 2021 m. I ketv., ne teisėkūros procedūra priima-

mas aktas, teisinis pagrindas: SESV 107 ir 108 straipsniai. Poveikio vertinimas nenumatytas;

- 6b. Valstybės pagalbos aviacijos sektoriui peržiūra (įmonių pageidavimu – dar nenumatytas).
7. Kompiuterių rezervavimo sistemų peržiūra – numatyta priėmimo data: 2021 m. IV ketv., teisėkūros procedūra priimamas aktas, teisinis pagrindas: SESV 100 straipsnio 2 dalis. Numatomas poveikio vertinimas;
8. Keleivių teises nustatančių trijų reglamentų vertinimas: dėl neįgaliųjų asmenų ir ribotos judėsenos asmenų teisių keliaujant oru (Reglamentas Nr. 1107/2006), dėl jūrų ir vidaus vandenų keliais vykstančių keleivių teisių (Reglamentas (ES) Nr. 1170/2010) ir dėl miesto ir tolimojo susisiekimo autobusų transporto keleivių teisių (Reglamentas (ES) Nr. 181/2011) – dar nepatvirtinta.

Dar neįgyvendinti prioritetai:

9. Pasiūlymas dėl EUROPOS PARAMENTO IR TARYBOS REGLAMENTO, kuriuo iš dalies pakeičiami Reglamentas (EB) Nr. 261/2004, nustatantis bendras kompensavimo ir pagalbos keleiviams taisykles atsisakymo vežti ir skrydžių atšaukimo arba atidėjimo ilgam laikui atveju, ir Reglamentas (EB) Nr. 2027/97 dėl oro vežėjo atsakomybės už keleivių ir jų bagažo vežimą oru (Komisija jį laiko prioritetiniu klausimu, bet jis vis dar blokuojamas);
10. Pasiūlymas dėl EUROPOS PARLAMENTO IR TARYBOS REGLAMENTO dėl laiko tarpinių paskirstymo Europos Sąjungos oro uostuose bendrųjų taisyklių (Komisija jį laiko prioritetiniu klausimu, bet jis vis dar blokuojamas).

3) Vidaus vandenų keliai

Tolesnė vidaus vandenų kelių sektoriaus plėtra yra pažangaus, tvaraus ir konkurencingo Europos transporto tinklo kūrimo kertinis akmuo. MVĮ ir šeimos verslo įmonės yra sektoriaus pagrindas. Vidaus vandenų keliai gali atlikti esminį vaidmenį siekiant ES užsibrėžtų klimato tikslų, nes tai yra viena iš labiausiai aplinką tausojančių transporto rūšių ir iš esmės neišnaudota galimybė vežti didelius prekių kiekius visoje Sąjungoje. Dabartinė 6 proc. vandens kelių transporto dalis¹ yra per maža. Ją reikia smarkiai padidinti, kad sumažėtų spūsčių keliuose, padidėtų saugumas, sumažėtų išmetamųjų teršalų kiekis ir bendra transporto sistema taptų tvaresnė.

¹ Eurostat, 2018, EU27

Todėl ELP frakcija ragina laikytis holistinio požiūrio į šią transporto rūšį: didinti jos atsparumą, veiksmingumą ir tvarumą, remti bei skatinti jos naudojimą ir užtikrinti pakankamas investicijas. Remdamiesi tokiu požiūriu galime sustiprinti šio sektoriaus konkurencingumą, išsaugoti kokybiškas darbo vietas ir pagerinti jo pasirengimą būsimai Europos ekonomikai.

Fizinės infrastruktūros ir navigacijos gerinimas

Priešingai nei daugelis perpildytų kelių, Europos vidaus vandenų keliai turi neišnaudotų pajėgumų, kuriais atveriamos didelės galimybės pereiti prie kitų transporto rūšių. Tačiau, Europos vidaus vandenų kelių tinkamumas laivybai yra fragmentiškas ir perėjimui prie kitų transporto rūšių kenkia trūkstamos jungtys ir menkas laisvai tekančių vidaus vandenų kelių patikimumas. Atliekant **TEN-T peržiūrą**, daugiausia dėmesio turėtų būti skiriama TEN-T pagrindinio vidaus vandenų kelių tinklo baigimui iki 2030 m., trūkstamų jungčių panaikinimui ir galimybės kurti kokybišką fizinę ir skaitmeninę infrastruktūrą, kaip antai geresnės geležinkelio jungtys, sudarymui. ELP frakcija ragina Europos Komisiją pateikti pasiūlymus dėl reglamentavimo sistemos, atitinkančios **kitą NAIADES veiksmų programą**, kuri užtikrintų tinkamumo laivybai ir įrangos suderinimą bei standartizaciją Europoje. Visoms finansavimo priemonėms, pavyzdžiui, Europos infrastruktūros tinklų priemonei, Sanglaudos fondui arba dalyvaujant Europos investicijų bankui turi būti nustatytas specialus finansavimas, skirtas ateičiai tinkamai vandens kelių infrastruktūrai ir laivybai. Visų pirma turi būti naudojamosi **Ekonomikos gaivinimo ir atsparumo didinimo priemonė** (EGADP) kaip išskirtinė finansavimo galimybė vidaus vandenų keliams, trumpalaikį ekonomikos gaivinimo poveikį derinant su ilgalaikę tikslių investicijų į infrastruktūrą naudą. Dėl šių investicijų galėtų būti atnaujintas vandens kelių ir kanalų sujungimas, siekiant atviresnių tolesnės rinkos galimybių.

Realistiška ir tvari pertvarka

Kadangi šiuo metu trūksta rinkai parengtų netaršių technologijų, ELP frakcija ragina Komisiją parengti realistišką veiksmų planą dėl tolesnio išmetamo teršalų šiltnamio efektą sukeliančių dujų kiekio mažinimo, siekiant užtikrinti, kad vidaus vandenų sektorius iki 2050 m. būtų nepriklausomas nuo iškastinio kuro, kartu užtikrinant konkurencingumą, patikimumą ir saugumą. Peržiūrėdami **Alternatyviųjų degalų infrastruktūros direktyvą** (AFID) ir persvarsty-

dami naujos redakcijos **Atsinaujinančiųjų išteklių energijos direktyvą** (AIED II), ELP frakcija pritaria technologijų požiūriu neutraliam ir tinklo metodu grindžiamam alternatyviųjų degalų ir infrastruktūros prieinamumui ir diegimui vandens kelių tinkle. Vidaus vandenų transportas gali būti tinkamas vandenilio, SGD, tvarių degalų bei hibridinių ir elektrinių laivų naudojimui, kai ES skiria pakankamą šios krypties mokslinių tyrimų finansavimą, taip pat skatina jį naudoti ir didina reikiamų investicijų mastą. Vidaus vandenų kelių infrastruktūra turi būti geriau integruota į Europos energetikos tinklą, kad būtų sudarytos palankesnės sąlygos ne tik tiekti elektros energiją sausumoje, bet ir išnaudoti alternatyviųjų degalų vežimo vidaus vandenų keliais galimybes. ELP frakcija taip pat palankiai vertina naudojimąsi visomis lengvai pritaikomomis vidaus vandenų laivybos išmetamų teršalų mažinimo galimybėmis, įskaitant tarpinį kurą ir pereinamąsias sistemas, pavyzdžiui, patobulintus turimų laivų katalizatorius ir filtrus. Kadangi apie 80 proc. Europos vidaus vandenų keliais plaukiojančių laivų buvo pastatyta XX amžiuje, norime pasiūlyti šiam sektoriui geriausias galimybes, susijusias su būsimu laivyno atnaujinimu. Reguliavimo stabilumas ir finansinė parama yra labai svarbūs siekiant naudoti įperkamus ir kartu mažiau taršius laivus Europos upėse ir kanaluose. Todėl prašome sukurti vidaus vandenų laivybos **modernizavimo ir atnaujinimo sistemas** bei raginame valstybes nares taikyti **mokesčių lengvatas**, kad būtų sudarytos palankesnės sąlygos sektoriaus pertvarkai.

Spartesnis perėjimas prie skaitmeninių technologijų

Skaitmeninimas ir automatizavimas suteiks didelių galimybių vidaus vandenų transportui. Skaitmeniniai duomenų mainai ir automatizuoti procesai padės optimizuoti eismo srautus ir pajėgumų valdymą, todėl šis sektorius taps vis veiksmingesnis, saugesnis ir tvaresnis. Jie taip pat gali padėti spręsti spūsčių uostuose problemą, taip suteikdami galimybę veiksmingai tvarkyti prekes ir, remiantis geru susisiekimu tarp jūrų ir vidaus vandenų laivybų, tobulinti logistiką. ELP frakcija ragina parengti strategiją, kuri padėtų vystyti ir diegti skaitmenines technologijas vidaus vandenų sektoriuje bei nustatyti sąveikiuosius įvairių transporto rūšių ir tarpvalstybinius standartus, taip pat būtina mokslinių tyrimų veiklą ir finansavimą, be kita ko, pasitelkiant specialius programoje „Europos horizontas“ išdėstytus raginimus. Reikėtų atnaujinti Europos vidaus vandenų laivybos standartų rengimo komiteto (CESNI) ir **Upių informacijos paslaugų (UIP) direktyvos** standartus siekiant

užtikrinti sąveiką su kitomis transporto rūšimis ir sudaryti sąlygas sparčiai kurti ir diegti novatoriškus sprendimus. Perėjimas prie skaitmeninio ir automatizuoto sektoriaus taip pat rodo, kad svarbu užtikrinti tinkamą darbuotojų mokymą ir švietimą, kad vidaus vandenų keliai galėtų būti patraukli darbo vieta, kurioje būtų laikomasi aukštų socialinių, kvalifikacijos ir saugos standartų.

Europos daugiarašis transportas

Kadangi ES daugiarašio transporto plėtojimas vyksta lėtai, raginame sukurti Europos daugiarašio vežimo tinklą, kuris optimizuotų įvairių transporto rūšių sąveiką. Bendradarbiaudama su suinteresuotaisiais subjektais, ES turėtų parengti priemones, kuriomis būtų siekiama pašalinti teisinės, administracines ir tarpvalstybines kliūtis, trukdančias plėtoti daugiarašį vežimą Europos ekonomikoje. Tokia daugiarašio transporto vizija turėtų būti išplėtotą kitoje NAIADES veiksmų programoje. Be to, turėtų būti numatytos paskatos įvairiausių transporto uostų platformų plėtrai. ELP frakcija ragina parengti EGADP lėšomis finansuojamą **Europos pridėtinės vertės projektą**, skirtą TEN-T vidaus vandenų koridorių tinkamumui laivybai ir daugiarašiam sujungimui.

4. JŪRŲ SEKTORIUS

ELP frakcija yra visapusiškai įsipareigojusi stiprinti Europos jūrų transportą ir užtikrinti, kad jis būtų pritaikytas ateičiai. Atsižvelgiant į išmetamų teršalų kiekį, tenkantį vienai vežamų prekių tonai ir nuvažiuotam kilometrui, Europos jūrų transportas jau dabar yra efektyviausiai energiją vartojanti ir aplinką tausojanti transporto rūšis, tačiau galima nuveikti daugiau, siekiant padidinti jo efektyvumą ir tvarumą, kartu išsaugant jo tarptautinį konkurencingumą ir esminį vaidmenį kuriant darbo vietas ir skatinant ekonomikos augimą. Pagrindiniai principai, kuriais vadovausimės atliekant su jūrų transportu susijusių ES teisės aktų peržiūras, yra nurodyti toliau.

> **ATLPS peržiūra.** Bet koks galimas sprendimas dėl jūrų transporto įtraukimo į ES ATLPS turėtų būti tinkamai pagrįstas ir paremtas išsamiu poveikio vertinimu, atsižvelgiant į ES veiklos vykdytojų ir įmonių konkurencingumą, užimtumą jūrų sektoriuje ir anglies dioksido nutekėjimo riziką. Dėl tarptautinio jūrų transporto aspekto tinkamiausia rinka grindžiama jūrų transporto išmetamų šiltnamio efektą sukeliančių dujų kiekio mažinimo priemonė būtų **IMO mecha-**

nizmas. Pasauliniu lygmeniu ES turi pasinaudoti savo įtaka IMO, kad būtų sukurta tarptautinės laivybos **išmetamo anglies dioksido kiekio kompensavimo sistema** ir užtikrintas realus išmetamųjų teršalų kiekio mažinimo įgyvendinimas. Kartu prašome parengti aiškią ES jūrų sektoriaus strategiją, kuri, be kita ko, apimtų išmetamųjų teršalų kiekio mažinimo orientacinius tikslus.

- > Šiuo metu konstatuojame labai dinamišką laivams skirtų alternatyviųjų degalų plėtojimą. Būsimas pasiūlymas dėl teisėkūros procedūra priimamo akto **„FuelEU maritime“** turėtų būti pateiktas kuo greičiau, ir jame turėtų būti numatytas technologinis neutralumas, laipsniškai didėjantys degalų įmaišymo įpareigojimai, tiekimo ir įkrovimo punktam skirtos gairės bei aiškus įsipareigojimas naudoti pereinamąjį kurą, pavyzdžiui, SGD.
- > **Nulinio išmetamųjų teršalų kiekio uostuose** tikslas yra labai plataus užmojo, tačiau jį sunku pasiekti trumpuoju laikotarpiu. Tam reikia holistinio požiūrio į uostų veiklą, kuri apima su laivyba ir kitomis transporto rūšimis bei pramonine veikla susijusius išmetamuosius teršalus. Todėl pagrindinis tikslas turėtų būti sumažinti teršalų išmetimą netoli miestų esančiuose uostuose, kuriuose aplinkosaugos aspektas yra ypač svarbus visuomenės sveikatai užtikrinti. Būtina įvertinti, kokia riboto viešojo finansavimo dalis turėtų būti skiriama investicijoms į sausumos energijos tiekimą prieplaukoje prisišvartavusiems laivams, atsižvelgiant į galbūt padidėsiantį laivų, naudojančių mažo anglies dioksido kiekio ir anglies dioksido neišskiriančius degalus, skaičių, kuris galėtų lemti tai, kad energijos tiekimas sausumoje taps nereikalingas.
- > Reikėtų numatyti **tinkamus pereinamuosius laikotarpius** siekiant nustatyti papildomus aplinkosaugos reikalavimus, padėsiančius kuo geriau panaudoti ribotus išteklius. Norint sumažinti išmetamą šiltnamio efektą sukeliančių dujų ir oro teršalų kiekį, reikia tinkamos **finansinės paramos** ES ir valstybių narių lygmeniu, kad būtų sudarytos sąlygos didelio masto investicijoms į mokslinius tyrimus, technologijas ir infrastruktūrą. Atsižvelgdamos į tai, Komisija ir pramonės atstovai turėtų įvertinti **Europos jūrų transporto partnerystės sukūrimo** naudą skatinant **inovacijas** šiame sektoriuje.
- > Atliekant **TEN-T peržiūrą** itin svarbu

pagerinti jungtį tarp TEN-T uostų ir geležinkelio linijų, kelių ir, kai įmanoma, vidaus vandenų kelių. Siekiant sukurti Europos jūrų transporto erdvę be sienų, TEN-T jūriniam ramsčiui, t. y. jūrų greitkeliams, reikalinga tolesnė parama, supaprastinimas ir pakankamas finansavimas.

- > Daugiausia dėmesio turi būti skiriama **labai svarbiam jūrų sektoriaus vaidmeniui** išsaugant Europos vaidmenį pasaulinėje prekyboje ir jo teikiamoms galimybėms didinti Europos konkurencingumą. Todėl reikia perskirstyti daugiau ES lėšų, kad būtų pagerintas **TEN-T pagrindinių uostų** prieinamumas didžiausiems laivams, galintiems pakeisti kelis mažesnius laivus, pagerinti transporto efektyvumą, sumažinti sąnaudas ir išmetamųjų teršalų kiekį. Tam reikia **investuoti** į nuolatinį dugno gilinimą, kanalų gilinimą ir **kitas pajėgumų stiprinimo priemones** pasirinktuose pagrindiniuose uostuose.
- > **Naujos redakcijos Atsinaujinančiųjų išteklių energijos direktyvos** ir **Alternatyviųjų degalų infrastruktūros direktyvos** peržiūros kontekste **jūrų atsinaujinančioji energija** gali tapti pagrindine Europos energetikos sistemos dalimi iki 2050 m. Tam reikės investicijų į uostų infrastruktūrą, kad būtų sudarytos palankesnės sąlygos jūroje vykdomos veiklos sektoriui.
- > Kadangi jūrų transporto sektoriuje vis dažniau naudojami duomenys ir dirbtinis intelektas, tikimasi, kad, baigus kurti automatizuotų transporto priemonių patvirtinimo ES teisinę sistemą, artimiausioje ateityje pirmieji **visiškai autonominiai laivai** pradės veiklą Europos vandenyse. Todėl tampa labai svarbu **parengti atitinkamus reglamentus** ir atlikti automatizavimo bei skaitmeninio daromo socialinio ir ekonominio poveikio sektoriui analizę.

5. Geležinkeliais vežami kroviniai

ELP frakcija yra visapusiškai įsipareigojusi per kelerius ateinančius metus užtikrinti teigiamą krovinių vežimo geležinkeliais augimą, kad iki 2030 m. transporto dalis pasiektų 30 proc. ELP frakcija užtikrins, kad būtų pasiektas šis tikslas: laikantis mūsų lyginamojo standarto – kelių transporto išlaidų tonkilometriui (t/km) – piliečių ir

įmonių transporto išlaidos neturėtų didėti. ELP frakcijos kelias į sėkmę grindžiamas esamų reglamentavimo sistemų, teisinės struktūros gerinimu bei technologinių ir veiklos kliūčių mažinimu.

Toliau pateikiamos mūsų teisėkūros veiksmų gairės dėl krovinių geležinkelių transporto:

- > **Infrastruktūros kūrimo pabaiga.** Iki 2030 m. Europos geležinkelių eismo valdymo sistemos (ERTMS) įranga turi būti sukurta skubos tvarka. Kadangi šis procesas jau trunka daugiau kaip 20 metų, valstybės narės turi paaiškinti jo vėlavimo priežastį ir nedelsdamos pateikti nacionalinius planus. Iki 2030 m. turi būti baigta TEN-T pagrindinio tinklo statyba, įskaitant „paskutiniojo kilometro“ terminalus. **Peržiūrėdami TEN-T reglamentą** primygtinai reikalausime, kad šių punktų būtų laikomasi. Atitinkamas didelių investicijų poreikis turėtų būti patenkintas tikslingu **RRF įgyvendinimu** ir nacionalinėmis atkūrimo priemonėmis daug dėmesio skiriant investicijoms į krovinių vežimo geležinkeliais infrastruktūrą;
- > **Sveikos konkurencijos užtikrinimas krovinių vežimo geležinkeliais srityje.** Būtina sudaryti vienodas sąlygas krovinių vežimo rinkos senbuvių ir naujų rinkos dalyvių segmentams ir užtikrinti jiems vienodas galimybes naudotis infrastruktūra. Mokesčiai už naudojimąsi keliais turi būti peržiūrėti, ypač tais atvejais, kai sąnaudos padengiamos pagal viešųjų paslaugų įsipareigojimą, nes jais gali būti piktnaudžiaujama siekiant apriboti konkurenciją ir sumažinti geležinkelių konkurencingumą su keliais. Remdamiesi šiais pagrindiniais principais, prašome peržiūrėti **Krovinių vežimo geležinkeliais koridorių reglamentą, Kombinuoto krovinių vežimo direktyvą**, pajėgumų paskirstymo ir naudojimosi geležinkelių infrastruktūra mokesčių taisykles ir **Reglamentą dėl kelių transporto viešųjų paslaugų**. Šiuo atžvilgiu turi būti visiškai įgyvendintas **4-asis geležinkelių dokumentų rinkinys**;
- > **Sektoriaus organizavimo gerinimas.** Iki 2025 m. turi būti nustatytos Europos traukinių linijų kategorijos ir hierarchinės struktūros. Iki 2025 m. ESGA turi būti įsteigtas Europos infrastruktūros valdymo padalinys, kuris skirstytų laiko tarpsnius ir pajėgumus. Tai galima numatyti persvarstant **Krovinių vežimo geležinkeliais koridorių reglamentą**

siekiant užtikrinti, kad krovinių vežimo geležinkeliais pajėgumų paskirstymas tenkintų TEN-T poreikius. Iki 2025 m. turi būti nustatyta bendra geležinkelių sektoriuje vartojama kalba (kaip ir aviacijos sektoriuje), pavyzdžiui, persvarstant **direktyvą dėl traukinių mašinistų sertifikavimo**;

- > **Skaitmeninimo diegimas.** Iki 2025 m. turi būti sukurtos atviros ir skaidrios skaitmeninės platformos, skirtos keistis duomenimis. Tai galima pasiekti peržiūrėjus **sąveikaus dalijimosi duomenimis reglamentavimo sistemą** geležinkelių sektoriuje ir naujas taisykles dėl patikimos aplinkos koridorių duomenų mainams siekiant remti bendradarbiaujamąją logistikos veiklą. Skubos tvarka turi būti įdiegtas skaitmeninis tinklo pajėgumų valdymas, skaitmeninis laiko tarpinių ir trumpo laiko rezervavimas krovinių vežimui geležinkeliais. Iki 2025 m. turi būti įdiegtas skaitmeninis automatinis sukabinimas, o iki 2030 m. – automatiniai traukiniai. Atitinkamai turėtų būti priimtas **geležinkelių techninių standartų ir specifikacijų rinkinys** dėl ERTMS įskaitant privalomus automatinio traukinių eksploatavimo, automatizuoto eismo valdymo ir pažangiųjų CCS diegimo planus.

6. Pažangus ir tvarus judumas mieste

Judumo mieste modelių ir vartotojų elgesio pokyčius spartina COVID-19 pandemija ir juos iš esmės palengvina pažangūs ir tvarūs skaitmeniniai sprendimai. Miesto gyventojai nori pereiti prie išmanių ir darnių transporto rūšių, visų pirma kasdienio judumo srityje, o pagrindinė perėjimo sąlyga yra kaina, prieinamumas ir greitis. ES miesto transporto politika turi sudaryti palankesnes sąlygas ir paspartinti jų įgyvendinimą siekiant geriau naudoti saugias, konkurencingas ir įperkamas tvarias alternatyvas, taip prisidedant prie plataus užmojo ES klimato tikslų įgyvendinimo iki 2030 m. ir vėliau.

Vienas iš dabartinių iššūkių miestų teritorijose, kurį reikia spręsti – užtikrinti gerai organizuotas, patogias naudoti, nebrangias ir neutralaus poveikio klimatui viešojo transporto sistemas ir teikti vartotojams kokybiškas paslaugas, įskaitant paslaugas „nuo durų iki durų“. Siekiant sumažinti žalingą išmetamo anglies dioksido kiekį ir pagerinti oro kokybę miestuose labai svarbu didinti netaišių transporto priemonių skaičių viešo-

jo transporto priemonių parkuose. Siekiant padėti sukurti veiksmingas klimato požiūriu neutralias viešojo transporto sistemas, ES lygmeniu turi būti taikomos tinkamos finansinės ir teisinės paskatos. Netaišių transporto priemonių direktyva ir jos atnaujinimas ateityje yra veiksmingas būdas tai pasiekti. Kartu su itin svarbiu viešojo transporto sistemų vaidmeniu pereinant prie neutralaus poveikio klimatui judumo miestų teritorijose, išmanūs ir darnūs alternatyvūs judumo sprendimai (dalijimasis automobiliais, pavėžėjimo paslaugos, elektriniai dviračiai ir paspirtukai bei kitos mikromobilumo formos) galėtų būti papildomojo pobūdžio ir galėtų suteikti vartotojams daugiau galimybių, atsižvelgiant į jų judumo poreikius. Nepakankamas įvairių mikromobilumo formų reguliavimas kelia didelį pavojų vartotojų ir kitų transporto sektoriaus dalyvių saugumui. Sprendimus galima rasti išnagrinėjus CE ženklinimo teisės aktus ir jų taikymą ir (arba) galimą šių transporto priemonių įtraukimą į Tipo patvirtinimo reglamentą.

Paslauginio judumo (MaaS) tikslas – integruoti visas judumo paslaugas (viešąjį transportą, dalijimąsi ir mikromobilumą) teikiant informaciją apie geriausias prieinamas paslaugas, atsižvelgiant į kelionės kainą ir trukmę. Konkrečios priegigos taisyklės ir priegigos vykdymo užtikrinimas, susijęs su spūsčių mokesčiais ir mažos taršos zonomis priklausančiais miestais, lemia tolesnį bendros Europos transporto erdvės susiskaidymą ir prieštarauja bendrosios rinkos principams. EERP direktyva gali būti naudojama siekiant suderinti ir vykdyti keliones tarp šių zonų, tačiau yra teisinių apribojimų, nes šios zonos priklauso vietos valdžios institucijų kompetencijai.

Išmaniųjų automobilių stovėjimo aikštelių plėtra miestuose ir naudojimas šiomis aikštelėmis leidžia sumažinti išmetamųjų teršalų kiekį, išvengti spūsčių ir sutaupyti laiko. Suderinti reguliavimo principai ir (arba) bendri standartai ir technologiniai sprendimai, susiję su alternatyviomis judumo paslaugomis, išmaniąją miestų logistiką, spūsčių mokesčiais ir mažos taršos zonomis, galėtų tapti reguliavimo gairėmis valstybėms narėms, taip užtikrinant vienodą išmaniųjų ir darnių judumo sprendimų diegimą, įskaitant kaimo ir miesto susisiekimo gerinimą visoje Europos Sąjungoje, taip pat stiprinant bendrą Europos transporto erdvę. Siekiant, kad piliečiai sparčiau naudotų netaišias transporto priemones, priemiesčiuose ir miesto vietovėse reikalingas visuotinis elektros įkrovimo punktų tinklas ir prieiga prie kitų rūšių alternatyviųjų degalų. Tam reikia naudoti alternatyviųjų degalų infrastruktūros direktyvą, kuri netrukus bus atnaujinta.

Siekiant spręsti miestų problemas, atsižvelgiant į ES politiką dėl negalios ir ypatingai į neįgaliųjų asmenų galimybes naudotis paslaugomis, riboto judumo asmenis ir vyresnio amžiaus žmones, reikalinga gerai organizuota, integruota ir įperkama viešojo transporto sistema. Šie reikalavimai bus suderinti su JT neįgaliųjų teisių konvencija (JTNTK) – pirmąją žmogaus teisių konvencija, kurios šalimi tapo ES. Siekiant išspręsti šį klausimą, galėtų būti numatyta persvarstyti Europos prieinamumo akto direktyvą.

Visos būsimos priemonės turi būti mokliškai pagrįstos, technologiškai neutralios ir jas taikant turi būti vadovujamasi išsamiais poveikio vertinimais, kuriuose atsižvelgiama į ekonomines, ekologines ir socialines pasekmes. Be pirmiau minėtų atitinkamų ES teisėkūros veiksmų, šiuos tikslus būtų galima pasiekti vykdant šią teisėkūros ir su teisėkūra nesusijusią veiklą, kurią planuoja Europos Komisija.

Reikalingi teisės aktai:

1. 2013–2021 m. Judumo mieste dokumentų rinkinio peržiūra;
2. Nulinės oro, vandens ir dirvožemio taršos veiksmų planas; oro kokybės standartų ir triukšmo taršos mažinimo peržiūra (2021–2022 m.);
3. Gairės siekiant skatinti saugų mikromobilumo priemonių naudojimą (2021 m.);
4. Priemonės, kuriomis būtų sukuriamos vienodos sąlygos vietos, užsakomojo keleivių vežimo ir pavėžėjimo paslaugų platformos (2022 m.);
5. Kelionių ir turizmo duomenų erdvės kūrimas, sudarant sąlygas transporto ir judumo suinteresuotiesiems subjektams keistis duomenimis.

Taip pat planuojama:

6. peržiūrėti Intelektinių transporto sistemų direktyvą, įskaitant daugiarūšio transporto bilietų iniciatyvą (teisėkūros procedūra priimamas aktas, įskaitant poveikio vertinimą, SESV 91 straipsnis, 2021 m. III ketv.);
7. pakeisti Atsinaujinančiųjų išteklių energijos direktyvą siekiant įgyvendinti naujo 2030 m. klimato srities tikslo užmojį (teisėkūros procedūra priimamas aktas, įskaitant poveikio vertinimą, SESV 194 str., 2021 m. II ketv.);
8. peržiūrėti reglamentą, kuriuo nustatomos naujų lengvųjų automobilių ir naujų lengvųjų komercinių transporto priemonių išmetamo CO₂ normos (teisėkūros procedūra priimamas aktas, įskaitant poveikio vertinimą, SESV 192 str. 1 dalis, 2021 m. II ketv.);
9. peržiūrėti Intelektinių transporto sistemų direktyvą, įskaitant daugiarūšio

- transporto bilietų iniciatyvą (teisėkūros procedūra priimamas aktas, įskaitant poveikio vertinimą, SESV 91 straipsnis, 2021 m. III ketv.);
10. rengti lengvųjų automobilių, furgonų, sunkvežimių ir autobusų išmetamų teršalų normas, taikytinas baigus galiooti Euro 6/VI standartui (teisėkūros procedūra priimamas aktas, įskaitant poveikio vertinimą, SESV 114 str., 2021 m. IV ketv.).

