

ETP GRUPAS TRAN KOMITEJAS LOCEKĻU NOSTĀJAS DOKUMENTS ATTIECĪBĀ UZ TRANSPORTA VEIDIEM

(GALĪGĀ REDAKCIJA, ko ETP grupa apstiprinājusi 18.5.2021.)



1. Autobūves nozare

Pielāgojoties digitālas un klimatam nekaitīgas mobilitātes principiem, autobūves nozare pašreiz piedzīvo vienu no visvērienīgākajiem pārkārtošanās procesiem tās vēsturē. ETP grupa uzskata, ka Eiropas likumdevēju uzdevums ir palīdzēt šai nozarei **panākt klimatneitralitāti reālā, tehnoloģiski neitrālā un sociāli atbildīgā veidā.**

Mēs uzskatām, ka ir vajadzīga **holistiska un zinātniski pamatota pieeja.** Visiem turpmākajiem pasākumiem būtu jābūt balstītiem uz tādu **visaptverošu ietekmes novērtējumu** rezultātiem, kuros ņemtas vērā ekonomiskās, ekoloģiskās un sociālās sekas, kā arī lietotāju dažādās mobilitātes vajadzības. Vidiskais sniegums būtu jānosaka pēc **emisiju apjoma aprites cikla laikā.** Tehnoloģiskā neitralitāte, informētība par ietekmi un tiesību aktu prognozējamība ir jānosaka par pamatprincipiem visā turpmākajā likumdošanas darbā.

ETP grupa ir pārliecināta, ka **mobilitāte ir visu ES iedzīvotāju tiesības.** Mums ir nepieciešama skaidra, godīga un reāla apņemšanās nodrošināt individuālās mobilitātes iespējas nākotnē, neļaujot tai kļūt par greznību, kas pieejama tikai dažiem. **Nav viena risinājuma, kas der visiem.** Vispārējs iekšdedzes dzinēju aizliegums nekādi neatbilst Eiropas iedzīvotāju un mūsu darba devēju interesēm. Lietotājiem pašiem būtu jālemj, kura tehnoloģija ir vispiemērotākā viņu vajadzībām.

Mēs uzticamies autobūves nozares inovācijas spējām un potenciālam. Šis inovatīvās spējas ir jāatbalsta un jāstimulē ar **pietiekama finansējuma pieejamību** pētniecībai un izstrādei no ES fondiem. **NextGenerationEU** ir Eiropas iespēja nodrošināt fi-

nansējumu vēl efektīvākiem iekšdedzes dzinēja transportlīdzekļiem, cenas ziņā vēl pieejamākiem mazemisiju un bezemisiju transportlīdzekļiem un alternatīvo degvielu lietošanas izvēšanai.

Mēs uzsveram reciklējamības nepieciešamību un aicinām izveidot īpašu **Eiropas programmu transportlīdzekļu reciklēšanai.** To varētu panākt, pieņemot ES aprites ekonomikas tiesību aktus.

Noteikti ir nepieciešama **vērienīga pieeja attiecībā uz infrastruktūru.** Eiropas likumdevēju galvenajai prioritātei nākamajos gados būtu jābūt nodrošināt iespēju izvērst pienācīgu digitālo tīkla infrastruktūru un efektīvu un blīvu uzlādes staciju un uzpildes staciju tīklu pasažieru automobiļiem un komerciālajiem transportlīdzekļiem, tostarp salu un attālos reģionos un lauku apvidos, kā arī izveidot apsargātas kravas automobiļu stāvvietas un pietiekami daudz sanitāro mezglu. Mēs ceram sagaidīt **TEN-T** vērienīgu pārskatīšanu, kurā galvenā uzmanība tiktu pievērsta pamattīkla izveides pabeigšanai un pārrobežu problemātisko posmu likvidēšanai līdz 2030. gadam.

Direktīvas par alternatīvo degvielu infrastruktūru pārskatīšana sniedz iespēju izvīzīt vērienīgus, saistošus mērķus alternatīvo degvielu izmantošanas jomā. Ieviešot arī prasības attiecībā uz sadarbību, kopīgiem standartiem un vienotu maksājumu sistēmu, ir iespējams izveidot patiesi vienotu uzlādes staciju telpu. Alternatīvās degvielas, piemēram, ūdeņradis, ļauj samazināt pašreizējā autoparka, jo īpaši lielas noslodzes transportlīdzekļu, radītās emisijas. **Direktīvas par ēku energoefektivitāti** pārskatīšanas gaitā būtu jāatbalsta uzlādes un uzpildes infrastruktūras izvēšana privātajās un publiskajās, pašreizējās un jaunbūvējamās ēkās.

Plaša transportlīdzekļu elektrifikācija būs iespējama tikai tad, ja būs pieejamas efektīvas, cenas ziņā izdevīgas un klimatam nekaitīgas akumulatoru tehnoloģijas. Pašreiz lielākā daļa transportlīdzekļu akumulatoru tiek ražoti ārpus Eiropas, tādēļ akumulatoru izstrādes un ražošanas jaudas palielināšanās ES būs būtiski svarīga Eiropas automobiļu ražotāju īstermiņa izdzīvošanai un ilgtermiņa labklājībai. Tādēļ ES ir jāstimulē pētniecība un izstrāde šajā jomā, kam jānotiek ciešā sadarbībā starp nozares un akadēmisko aprindu pārstāvjiem, jāpalielina šāda izstrādei pieejamais finansējums un jāsekmē akumulatoru ražošana lietošanai Eiropas transportlīdzekļos un eksportēšanai uz ārvalstīm.

Pārkārtošanās autobūves nozarē ir jāatbalsta, panākot plašāku atjaunojamo energoresursu enerģijas izmantošanu visā ES, tostarp izveidojot programmu konkurētspējīgu un pieņemamu elektrības cenu nodrošināšanai. **Otrās Atjaunojamo energoresursu direktīvas** vērienīgajai pārskatīšanai un īstenošanai dalībvalstīs būtu jānodrošina ūdeņraža un e-degvielu infrastruktūras izvēšana.

Tikai tad, ja īstermiņā spēsim nodrošināt pienācīgas infrastruktūras pieejamību, varēsim ar pārliecību runāt par emisiju samazināšanas būtisku paātrināšanu šajā nozarē un par **klimata mērķrādītāju sasniegšanu**. Jauni emisiju samazināšanas mērķrādītāji būtu jānosaka, balstoties uz zinātniskiem faktiem un visaptverošiem ietekmes novērtējumiem, izmantojot arī citus emisiju samazināšanas veidus, piemēram, sistēmas vispārējās efektivitātes palielināšanu.

Ieguldījumi infrastruktūrā dalībvalstīm būtu jāpapildina ar pasažieru automobiļiem un komerciālajiem transportlīdzekļiem paredzētām **saskaņotām veicināšanas shēmām** un ar **Eiropas mēroga informatīvu kampaņu**, lai norādītu uz dažāda veida bezemisiju un mazemisiju transportlīdzekļu sniegtajiem ieguvumiem. Autotransporta ilgtermiņa iekļaušana ES ETS var būt papildinošs instruments, un šāda iespēja būtu jāapsver, ka tās pamatotību apliecina ietekmes novērtējums.

PPE grupa atbalsta visus centienus uzlabot ceļu satiksmes drošību un sasniegt „**nulles perspektīvas**” mērķus. Projektējot infrastruktūru, vienmēr pirmajā vietā jābūt drošības mērķim. Ieņēmumi no satiksmes dalībnieku maksājumiem, autoceļu lietošanas nodevām, vinjetēm vai degvielas nodevām būtu pilnībā jāiegulda mūsu autoceļu infrastruktūras uzturēšanā, modernizācijā un uzlabošanā,

kā arī pasākumos, kas palīdz kompensēt negatīvās sekas, ar kurām saskaras cilvēki, kas dzīvo tādu ceļu tuvumā, uz kuriem ir intensīva satiksme.

Pārkārtošanās autobūves nozarē nenovēršami izraisīs darbvietu zaudēšanu. Jaunas ražošanas ķēdes būtu jāuzskata par būtiski svarīgām tehnoloģijām un jānosaka par prioritāti **ES rūpniecības politikā**. Ir vajadzīgs lielāks Eiropas finansiālais atbalsts **pār kvalifikācijai un prasmju pilnveidei**, jo īpaši valstīs un reģionos ar spēcīgu autobūves bāzi. Komisijai būtu jāapsver iespēja reformēt **ES valsts atbalsta** noteikumus, lai dalībvalstis varētu sniegt mērķtiecīgāku atbalstu.

Covid-19 pandēmija ir negatīvi ietekmējusi dalībvalstu ieguldījumu veikšanas un finansēšanas spējas, un arī patērētāji savus lēmumus par pirkumiem uz kādu brīdi atliks. Spēkā esošie tiesību akti ir jāpārskata, īpašu uzmanību pievēršot MVU, un ir jāsamazina nevajadzīgā birokrātija, lai mazinātu gan administratīvo, gan finansiālo slogu. Mums ir jānodrošina autobūves nozarei leņupslīdi pārvērst par iespēju nodrošināt ilgtermiņa labklājību un darbvieta.

Nepieciešamie tiesību akti:

- > Plašas politikas jomas, kurās Komisijai vēl jāierosina jauni saistoši tiesību akti (daļēji ierosināti, paziņojumi un INI, vai arī vēl nav nekādu dokumentu).
- > ES ceļu satiksmes drošības politikas satvars 2021.–2030. gadam. Turpmākie pasākumi virzībā uz „nulles perspektīvu”.
- > Valsts atbalsta noteikumu pārskatīšana arī pēc Covid-19 krīzes.
- > Aprites ekonomika.

Izskatīšanā:

1. ES emisijas kvotu tirdzniecības sistēmas (ETS) pārskatīšana attiecībā uz jūras transportu, aviāciju un CORSIA, kā arī priekšlikums par ETS kā pašu resursu (lēģislatīvs, ietver ietekmes novērtējumu, 2021. gada 2. cet.).
2. Grozījumi Atjaunojamo energoresursu direktīvā nolūkā sasniegt jauno, vērienīgo 2030. gada klimata mērķrādītāju (lēģislatīvs, ietver ietekmes novērtējumu, LESD 194. pants, 2021. gada 2. cet.).
3. Grozījumi Energoefektivitātes direktīvā nolūkā sasniegt jauno, vērienīgo 2030. gada klimata mērķrādītāju (lēģislatīvs, ietver ietekmes novērtējumu, LESD 194. pants, 2021. gada 2. cet.).
4. Direktīvas par alternatīvo degvielu infrastruktūras ieviešanu pārskatīšana (lēģislatīvs, ietver ietekmes novērtējumu, LESD 91. pants, 2021. gada 2. cet.).
5. Regulas par CO₂ emisiju standartu noteikšanu jauniem vieglajiem pasažieru automobiļiem un jauniem vieglajiem

komerciālajiem transportlīdzekļiem pārskatīšana (lēģislatīvs, ietver ietekmes novērtējumu, LESD 192. panta 1. punkts, 2021. gada 2. cet.).

6. Direktīvas par inteligentām transporta sistēmām pārskatīšana, ietverot iniciatīvu par multimodālu biļešu pārdošanas pakalpojumiem (lēģislatīvs, ietver ietekmes novērtējumu, LESD 91. pants, 2021. gada 3. cet.).
7. Vieglo automobiļu, furgonu, kravas automobiļu un autobusu emisiju nākamā standarta izstrāde piemērošanai pēc „Euro 6»/»Euro VI» standartiem (lēģislatīvs, ietver ietekmes novērtējumu, LESD 114. pants, 2021. gada 4. cet.).
8. Jaunās Eiropas Industriālās stratēģijas atjaunināšana (nelēģislatīvs, 2021. gada 2. cet.).

REFIT:

9. Pamatnostādņu par valsts atbalstu vides aizsardzībai un enerģētikai pārskatīšana. Plānotais pieņemšanas datums: 2021. gada 4. cet.; nelēģislatīvs; juridiskais pamats: LESD 107. un 108. pants. Paredzēts veikt ietekmes novērtējumu.

Prioritārais tiesību akts:

10. Priekšlikums EIROPAS PARLAMENTA UN PADOMES REGULAI, ar ko groza Regulu (EK) Nr. 715/2007 par tipa apstiprinājumu mehāniskiem transportlīdzekļiem attiecībā uz emisijām no vieglajiem pasažieru un komerciālajiem transportlīdzekļiem („Euro 5» un «Euro 6») un par piekļuvi transportlīdzekļa remonta un tehniskās apkopes informācijai.

2. Aviācija

Aviācijas nozarei būtu vairāk jāpielāgojas jaunajām prasībām, zaļināšanai un digitalizācijai, vienlaikus nemazinot tādus šī transporta veida sniegtos ieguvumus kā savienojamība, mobilitāte, pieņemamas cenas un pakalpojumu drošuma un drošības saglabāšana. Mums ir jānodrošina emisiju samazināšanās, nevis satiksmes samazināšanās. Pārkārtošanās process nekādi nedrīkstētu skart pasažieriem sniegtos ieguvumus.

Aviācija ir balstīta uz augstajām tehnoloģijām. Progress emisiju samazināšanas tehnoloģiju jomā nebija īpaši pamanāms, jo satiksmes apjoms pastāvīgi palielinājās.

Lai sasniegtu 2030. gada mērķrādītājus un 2050. gadam noteikto mērķi, ir jāiesteno pasākumi šādos virzienos: **gaisa satiksmes pārvaldības sistēmas** modernizācija un reformēšana un ieguldījumi pētniecībā un izstrādē nolūkā izstrādāt jaunus techno-

loģiskos risinājumus attiecībā uz **ilgtspējīgām aviācijas degvielām, dzinējiem**, citām dzinēju sistēmām, piemēram, **elektriskajām, hibrīda vai ūdeņraža sistēmām** un **izmešu globālās samazināšanas** sistēmām.

Turpmāku emisiju samazinājumu var panākt, pieņemot un īstenojot tiesību aktus par **Eiropas vienoto gaisa telpu 2+**. Komisijas priekšlikumu varētu uzlabot, taču nedrīkstētu pieļaut tā pasliktināšanu, dalībvalstīm cenšoties saglabāt faktisku monopolstāvokli, pamatojot to ar tādiem novecojušiem argumentiem kā suverenitāte. Satelītsistēmu izmantošana navigācijas, saziņas un izsekošanas nolūkos un pilnīga Eiropas vienotās gaisa telpas gaisa satiksmes pārvaldības pētniecības programmas (*SESAR*) izvēšana palīdzēs pabeigt Eiropas digitālās vienotās gaisa telpas izveidi.

2021.–2027. gadam paredzētie **priekšlikumi attiecībā uz Eiropas partnerībām**, piemēram, *SESAR* vai „*Clean Aviation*” un EISI, galveno uzmanību pievēršot laikposmam no 2021. līdz 2023. gadam, ir būtiski svarīgi turpmākai aviācijas nozares digitalizācijai, un tiem būtu jānodrošina pienācīgs finansējums un rezultāti, ko apliecina demonstrējumi.

Jāpalielina **ilgtspējīgo aviācijas degvielu** tirgus daļa, tādējādi veicinot emisiju samazināšanu. Iniciatīvai **Ilgtspējīga aviācijas degviela – ReFuelEU Aviation** būtu jānodrošina šo degvielu aprites cikla laikā radīto emisiju rūpīgs novērtējums, līdzsvarota izejvielu izmantošana, skaidra īstenošanas kārtība, piejaukuma norma vismaz 10 % apmērā līdz 2030. gadam un stimuli, tostarp iespējas uzlabot gan ražošanu, gan izmantošanu. Šai normai būtu jābūt piemērojama vismaz ES līmenī visiem lidojumiem uz un no ES lidostām. Kopuzņēmumam „*Clean Aviation*” būtu jāturpina un jāpastiprina 34 tehnoloģisko risinājumu nodrošināšana, tostarp attiecībā uz alternatīvajām degvielām.

Jaunās tehnoloģijas, kas pēdējos gados tiek izmantotas dzinēju ražošanā, ļauj ievērojami samazināt emisijas. Pētniecībai un izstrādei šajā jomā būtu jāturpinās, tostarp kopuzņēmumā „*Clean Sky*”. Jauno produktu ieviešana būtu jāveicina, īstenojot **modernizācijas un atjaunošanas shēmas**. Komisijai šo shēmu sniegto ieguvumu izpētē būtu jāiekļauj arī finansēšanas risinājumi, piemēram, ANM. Elektrisko vai ūdeņraža dzinēju risinājumi ir piemēroti maza un vidēja lieluma lidmašīnām, kuras varētu izmantot īsiem lidojumiem vai lidojumiem vienā virzienā Eiropas teritorijā. Lidostām paredzētā **valsts atbalsta noteikumu pārskatīšana** varētu

palīdzēt attīstīt īsos savienojumus, lai būtiski samazinātu emisijas un ceļā pavadīto laiku, vienlaikus palielinot efektivitāti.

Lidostas būtu sistemātiski jāsavieno ar pilsētām, izmantojot augstas kapacitātes dzelzceļa līnijas. Lidostās jāizmanto tikai bezemisiju transportlīdzekļi. Šīs prasības būtu jāņem vērā **direktīvas par lidostas maksām pārskatīšanā**.

Aviācijas nozarei būtu jāpaātrina starptautiskās oglekļa emisiju izlīdzināšanas shēmas, kas pazīstama ar nosaukumu **CORSIA**, izvēšana un jānodrošina tās vērienīgums. Lai to panāktu, Savienībai Starptautiskajā Civilās aviācijas organizācijā (ICAO) ir jāpauž vienota nostāja. **Eiropas emisijas kvotu tirdzniecības sistēmas (ETS)** pārskatīšana būtu jāveic, pamatojoties uz visaptverošu novērtējumu un paredzot, ka īstenošana notiks paralēli ar 54 CORSIA kritēriju īstenošanu, ja iespējams, kritērijus izpildot ātrāk nekā noteikusi ICAO.

Nepieciešamie tiesību akti:

Izskatīšanā:

1. Eiropas vienotās gaisa telpas 2+ pārstrādāšana.
2. EASA – darbības izvērtēšanas iestāde.

Izskatīšanā:

3. ES emisijas kvotu tirdzniecības sistēmas (ETS) pārskatīšana attiecībā uz jūras transportu, aviāciju un **CORSIA**, kā arī priekšlikums par ETS kā pašu resursu (leģislatīvs, ietver ietekmes novērtējumu, 2021. gada 2. cet.).
4. Direktīvas par alternatīvo degvielu infrastruktūras ieviešanu pārskatīšana (leģislatīvs, ietver ietekmes novērtējumu, LESD 91. pants, 2021. gada 2. cet.).
5. Rīcības plāns par sinerģiju starp civilo, aizsardzības un kosmosa rūpniecību (neleģislatīvs, 2021. gada 1. cet.).

REFIT:

- 6a. Reģionālā atbalsta pamatnostādņu pārskatīšana. Plānotais pieņemšanas datums: 2021.gada 1. cet.; neleģislatīvs; juridiskais pamats: LESD 107. un 108. pants. Nav paredzēts veikt ietekmes novērtējumu.
- 6b. Valsts atbalsta aviācijas nozarei pārskatīšana (pieprasījusi pati nozare – vēl nav ieplānota).
7. Datorizētas rezervēšanas sistēmas – pārskatīšana. Plānotais pieņemšanas datums: 2021. gada 4. cet.; leģislatīvs; juridiskais pamats: LESD 100. panta 2. punkts. Paredzēts veikt ietekmes novērtējumu.
8. Trīs regulu par pasažieru tiesībām izvērtēšana: Regula (EK) Nr. 1107/2006 par invalīdu un personu ar ierobežotām pārvietošanās spējām tiesībām,

ceļojot ar gaisa transportu; Regula (ES) Nr. 1177/2010 par pasažieru tiesībām, ceļojot pa jūru un iekšzemes ūdensceļiem; Regula (ES) Nr. 181/2011 par autobusu pasažieru tiesībām (vēl jāapstiprina).

Prioritārie tiesību akti:

9. Priekšlikums EIROPAS PARLAMENTA UN PADOMES REGULAI, ar ko groza Regulu (EK) Nr. 261/2004, ar ko paredz kopīgus noteikumus par kompensāciju un atbalstu pasažieriem sakarā ar iekāpšanas atteikumu un lidojumu atcelšanu vai ilgu kavēšanos, un Regulu (EK) Nr. 2027/97 par gaisa pārvadātāju atbildību, veicot pasažieru un viņu bagāžas gaisa pārvadājumus (COMM uzskata par prioritāti, taču izskatīšana vēl nav atjaunota).
10. Priekšlikums EIROPAS PARLAMENTA UN PADOMES REGULAI par kopīgiem noteikumiem attiecībā uz laika nišu piešķiršanu Eiropas Savienības lidostās (COMM uzskata par prioritāti, taču izskatīšana vēl nav atjaunota).

3. Iekšzemes ūdensceļi

Iekšzemes ūdensceļu nozares turpmāka attīstība ir būtiski svarīga vieda, ilgtspējīga un konkurētspējīga Eiropas transporta tīkla izveidei. Nozares mugurkaulu veido MVU un ģimenes uzņēmumi. Tā kā iekšzemes ūdensceļu transports ir viens no videi visnekaitīgākajiem transporta veidiem un tā kā tam piemīt potenciāls pārvadāt lielu preču apjomu visā Savienībā, kas lielākoties netiek izmantots, šai nozarei var būt būtiska nozīme ES klimata mērķu sasniegšanā. Pašreizējais šī pārvadājumu veida izmantošanas īpatsvars – 6 %¹ – ir pārāk mazs: iekšzemes ūdensceļu transporta izmantošanas īpatsvara straujš pieaugums palīdzētu samazināt autoceļu noslogotību, uzlabotu drošību, samazinātu emisijas un nodrošinātu ilgtspējīgu transporta sistēmu kopumā.

Tādēļ PPE grupa aicina izmantot holistisku pieeju attiecībā uz šo transporta veidu: palielināt tā noturību, efektivitāti un ilgtspēju, sekmēt un stimulēt tā izmantošanu un ļaut veikt pietiekamus ieguldījumus. Ar šādas pieejas palīdzību mēs varam uzlabot nozares konkurētspēju, aizsargāt kvalitatīvas darbvietas un uzlabot nozares gatavību Eiropas ekonomikas nākotnei.

Fiziskās infrastruktūras un navigācijas uzlabošana

Pretēji daudziem noslogotajiem ceļiem,

¹ Eurostat, 2018, EU27

Eiropas ūdensceļu jauda nav pilnībā izmantota, paverot būtiskas iespējas pāriet no viena transporta veida uz otru. Taču Eiropas iekšzemes ūdensceļu kuģojamība ir nevienmērīga un pāreju no viena transporta veida uz otru kavē trūkstošie savienojumi un brīvi tekošo iekšzemes ūdensceļu vājā uzticamība. **TEN-T pārskatīšanā** galvenā uzmanība būtu jāpievērš **TEN-T** iekšzemes ūdensceļu pamattīkla izveides pabeigšanai līdz 2030. gadam, izveidojot trūkstošos savienojumus un ļaujot ostās veidot kvalitatīvu fizisko un digitālo infrastruktūru, piemēram, uzlabotus dzelzceļa savienojumus. PPE grupa aicina Eiropas Komisiju ierosināt priekšlikumus tiesiskajam regulējumam atbilstoši **nākamajai NAIADES rīcības programmai**, paredzot gan kvalitatīvas kuģojamības, gan kvalitatīva aprīkojuma saskaņošanu un standartizāciju Eiropas līmenī. Mērķtiecīgs finansējums nākotnei piemērotas infrastruktūras un kuģniecības izveidei ir jāparedz visos finansēšanas instrumentos, piemēram, Eiropas infrastruktūras savienošanas instrumentā un kohēzijas fondos, vai arī ar Eiropas Investīciju bankas līdzdalību. **Atvēršanas un noturības mehānisms** (ANM) jo īpaši ir jāizmanto kā unikāla iekšzemes ūdensceļu finansēšanas iespēja, apvienojot ekonomikas atvēršanās radīto īstermiņa ietekmi ar mērķtiecīgu ieguldījumu infrastruktūrā sniegtajiem ilgtermiņa ieguvumiem. Šie ieguldījumi varētu ietvert savienojošo ūdensceļu un kanālu atjaunošanu nolūkā pilnvērtīgāk izmantot tirgus potenciālu.

Reāla ilgtspējīga pārkārtošanās

Tā kā pašreiz trūkst tirgum gatavu beze misiju tehnoloģiju, PPE grupa aicina Komisiju izstrādāt reālu ceļvedi turpmākai piesārņojošo vielu un SEG emisiju apjoma samazināšanai, lai līdz 2050. gadam izveidotu dekarbonizētu iekšzemes ūdensceļu nozari, vienlaikus saglabājot konkurētspēju, uzticamību un drošību. **Direktīvas par alternatīvo degvielu infrastruktūru (AFID)** pārskatīšanas un pārstrādātās **Atjaunojamo energoresursu direktīvas (RED II)** pārskatīšanas nolūkos PPE grupa atbalsta tehnoloģiski neitrālas un tīklu pieejas izmantošanu attiecībā uz alternatīvo degvielu un ar tām saistītās infrastruktūras pieejamību un izvēršanu ūdensceļu tīklā. Iekšzemes ūdensceļu transports var būt piemērots ūdeņraža, LNG, ilgtspējīgo degvielu tehnoloģiju un hibrīdkuģu un elektrisko kuģu izvēršanai ar nosacījumu, ka ES no virza pietiekamu finansējumu pētniecībai šajā jomā, kā arī stimulē šādu tehnoloģiju izmantošanu un uzlabo vajadzīgo ieguldījumu mērogojamību. Iekšzemes ūdensceļu infrastruktūra ir labāk jāintegre Eiropas

energotīklā, lai sekmētu gan krasta elektroapgādes iespēju, gan iekšzemes ūdensceļu potenciāla izmantošanu alternatīvo degvielu transporta jomā. Vienlaikus PPE grupa atzinīgi vērtē visu ātri izvēršamo risinājumu, tostarp pārejas degvielu un tādu pārejas posma sistēmu kā uzlaboti katalizatori un filtri uz pašreizējiem kuģiem, izmantošanu nolūkā samazināt iekšzemes ūdensceļu transporta radītās emisijas. Tā kā aptuveni 80 % no Eiropas iekšzemes ūdensceļos ekspluatētajiem kuģiem ir būvēti 20. gadsimtā, mēs vēlamies šai nozarei sniegt vislabākās iespējas gaidāmajai flotes atjaunošanai: regulatīvā stabilitāte un finansiāls atbalsts ir būtiski svarīgi cenas ziņā pieejamu un videi nekaitīgāku kuģu nonākšanai Eiropas upēs un kanālos. Tādēļ mēs aicinām ieviest iekšzemes ūdensceļu transporta **modernizācijas un atjaunošanas shēmas**, kā arī mudinām dalībvalstis piešķirt **nodokļu atvieglojumus** pārkārtošanās procesa veicināšanai šajā nozarē.

Digitālās pārkārtošanās paātrināšana

Digitalizācija un automatizācija pavērs plašas iespējas iekšzemes ūdensceļu transporta nozarē. Datu digitāla apmaiņa un automatizēti procesi palīdzēs optimizēt satiksmes plūsmas un flotes jaudas pārvaldību, padarot šo nozari aizvien efektīvāku, drošāku un ilgtspējīgāku. Tie varētu atrisināt arī pārslogotības problēmu ostās, ļaujot efektīvi pārkraut preces un nodrošināt uzlabotus loģistikas pakalpojumus, kuru pamatā ir labi jūras un iekšzemes ūdensceļu transporta savienojumi. PPE grupa aicina izstrādāt stratēģiju digitālo tehnoloģiju izstrādei un izvēršanai iekšzemes ūdensceļu nozarē, kurā būtu izklāstīti gan sadarbspējīgi standarti, kas izmantojami dažādos transporta veidos un pārrobežu situācijās, gan arī nepieciešamās pētniecības un finansēšanas darbības, tostarp izsludinot īpašus uzai cinājumus programmā „Apvārnis Eiropa”. Iekšzemes kuģošanas standartu izstrādes Eiropas komitejas (CESNI) standarti un **direktīvā par upju informācijas pakalpojumiem (RIS)** paredzētie standarti ir jāatjaunina nolūkā nodrošināt sadarbspēju ar citiem transporta veidiem un inovatīvu risinājumu ātru izstrādi un ieviešanu. Pāreja uz digitalizētu un automatizētu nozares darbību arī pierāda, cik svarīgi ir sniegt pienācīgu apmācību un izglītību nozares darbiniekiem, tādējādi nodrošinot, ka iekšzemes ūdensceļu nozarē ir pieejamas pievilcīgas darbvietas, kurās tiek ievēroti augsti sociālie, kvalifikācijas un drošības standarti.

Multimodālie pārvadājumi Eiropā

Tā kā multimodālo pārvadājumu nozare ES

attīstās visai lēni, mēs aicinām izveidot Eiropas multimodālo pārvadājumu tīklu, kurā optimāli tiktu izmantota dažādu transporta veidu savstarpējā mijiedarbība. Sadarbībā ar ieinteresētajām personām ES būtu jāveic pasākumi, lai novērstu normatīvos, administratīvos un pārrobežu šķēršļus, kas kavē multimodālus pārvadājumus Eiropas ekonomikā. Šāds multimodāls redzējums būtu sīki jāizstrādā nākamajā NAIADES rīcības programmā. Turklāt būtu jāparedz stimuli intermodālo ostu platformu attīstībai. PPE grupa aicina uzsākt ANM finansētu **Eiropas pievienotās vērtības projektu**, lai nodrošinātu TEN-T iekšējo ūdensceļu koridoru kuģojamību un multimodālu savienojumu.

4. Jūrniecības nozare

ETP grupa ir cieši apņēmusies stiprināt Eiropas jūras transporta nozari un nodrošināt tās piemērotību nākotnei. Eiropas jūras transports ir energoefektīvākais un videi nekaitīgākais transporta veids, pamatojoties uz emisiju apjomu, ko tas rada uz vienu pārvadāto preču tonnu un vienu nobraukto kilometru, taču tā efektivitāti un ilgtspēju ir iespējams vēl vairāk uzlabot, vienlaikus aizsargājot tā starptautisko konkurētspēju un būtisko nozīmi darbvietu un izaugsmes radīšanā. Tālāk tekstā ir izklāstīti pamatprincipi, kurus vēlamies ievērot ar jūras transportu saistīto ES tiesību aktu gaidāmajā pārskatīšanā.

- > Attiecībā uz **ETS pārskatīšanu**: jūras transporta iespējamā iekļaušana ES ETS būtu pienācīgi jāpamato un jābalsta uz padziļinātu ietekmes novērtējumu, ņemot vērā ES operatoru un uzņēmumu konkurētspēju, nodarbinātību jūrniecības nozarē un oglekļa emisiju pārvirzes risku. Ņemot vērā jūras transporta starptautisko dimensiju, visoptimālākais tirgus risinājums jūras transporta radīto siltumnīcefekta gāzu emisiju samazināšanai būtu **SJO mehānisms**. Pasaules līmenī ES ir arī jāizmanto tās ietekme SJO, lai starptautiskajā kuģniecībā ieviestu **oglekļa dioksīda emisiju izlīdzināšanas shēmu** nolūkā nodrošināt reālu emisiju samazināšanas pieeju. Paralēli tam mēs prasām izstrādāt skaidru stratēģiju ES jūrniecības nozarei, tostarp emisiju samazināšanas kritērijus.
- > Pašreiz ir vērojama kuģiem paredzētu alternatīvo degvielu ļoti dinamiska attīstība. Gaidāmais tiesību akta priekšlikums **FuelEU maritime** būtu jādara pieejams pēc iespējas drīzāk un tajā būtu jāpa-

redz tehnoloģiskā neitralitāte, aizvien lielāka piejaukuma norma, ceļveži uzpildes un uzlādes stacijas izveidei un skaidra apņemšanās izmantot pārejas degvielas, piemēram, LNG.

- > **Ostu nulles emisiju mērķis** ir ļoti vērienīgs, taču īstermiņā grūti sasniedzams. Tam ir nepieciešams vispusīgs skatījums uz ostu darbībām, kas ietver kuģniecības un citu transporta veidu, kā arī rūpniecības darbību radītās emisijas. Tādēļ par primāro mērķi būtu jānosaka emisiju samazināšana tajās ostās, kas atrodas vistuvāk pilsētām, kur vides aizsardzība ir īpaši svarīga sabiedrības veselībai. Ir jāizvērtē, cik liela daļa ierobežoto publisko līdzekļu būtu jāpiešķir ieguldījumiem krasta elektroapgādes iespēju nodrošināšanā piestātnēs noenkurotiem kuģiem, ņemot vērā, ka to kuģu skaits, kuri izmanto mazoglekļa un bezoglekļa degvielas, varētu palielināties, padarot krasta elektroapgādi nevajadzīgu.
- > Būtu jāparedz pienācīgi **pārejas periodi** jaunu vides aizsardzības prasību ieviešanai, lai ļautu pilnvērtīgi izmantot ierobežotos resursus. Siltumnīcefekta gāzu un gaisu piesārņojošo vielu emisiju samazināšanai ir nepieciešams pienācīgs **finansiālais atbalsts** ES un dalībvalstu līmenī, lai būtu iespējams veikt liela mēroga ieguldījumus pētniecībā, tehnoloģijās un infrastruktūrā. Tādēļ Komisijai un nozarei būtu jāizvērtē iespēja izveidot **Eiropas jūras transporta partnerību** nolūkā veicināt **inovāciju** šajā nozarē.
- > **TEN-T pārskatīšanas** gaitā būtiski svarīgi ir uzlabot TEN-T ostu savienojumus ar dzelzceļa līnijām, autoceļiem un, ja iespējams, ar iekšzemes ūdensceļiem. TEN-T jūrniecības pilāram, proti, jūras maģistrālēm ir vajadzīgs turpmāks atbalsts, vienkāršošana un pienācīgs finansējums, lai varētu izveidot Eiropas jūras transporta telpu bez jebkādiem šķēršļiem.
- > Galvenais uzsvars būtu jāliek uz **jūrniecības nozares būtisko nozīmi** Eiropas lomas saglabāšanā starptautiskajā tirdzniecībā un nozares potenciāla uzlabot Eiropas konkurētspēju saglabāšanā. Tādēļ lielāks ES finansējuma apjoms būtu jāpiešķir tam, lai nodrošinātu **TEN-T pamattikla ostu** pieejamību vislielākajiem kuģiem, kas spēj aizstāt vairākus mazākus kuģus, tādējādi uzlabojot pārvadājumu efektivitāti un samazinot izmaksas un emisijas. Tam ir nepieciešami **ieguldījumi** pastāvi-

gos bagarēšanas darbos, kanālu padziļināšanā un **citos spēju uzlabošanas pasākumos** izvēlētās **pamattikla ostās**.

- > Attiecībā uz **Pārstrādātās Atjaunojamo energoresursu direktīvas** un **direktīvas par alternatīvo degvielu infrastruktūru** pārskatīšanu jānorāda, ka **atkrastes atjaunojamo energoresursu enerģija** līdz 2050. gadam varētu kļūt par Eiropas energosistēmas pamatelementu. Tam būt nepieciešami ieguldījumi ostu infrastruktūrā, lai atvieglotu atkrastes nozares apkalpošanu.
- > Lai varētu izstrādāt ES tiesību aktus par automatizētu transportlīdzekļu apstiprināšanu, ņemot vērā aizvien pieaugošo datu un mākslīgā intelekta risinājumu izmantošanu jūras transportā, ir sagaidāms, ka tuvākajā nākotnē Eiropas ūdeņos sāks ekspluatēt pirmos **pilnībā autonomos kuģus**. Tādēļ ir būtiski svarīgi **izstrādāt attiecīgos noteikumus**, kā arī veikt šīs nozares automatizācijas un digitalizācijas sociāli ekonomiskās ietekmes analīzi.

5. Dzelzceļa kravu pārvadājumi

ETP grupa ir cieši apņēmusies tuvākajos gados panākt pozitīvu izaugsmi dzelzceļa kravu pārvadājumu nozarē, lai līdz 2030. gadam šī pārvadājumu veida īpatsvaru palielinātu līdz 30 %. ETP grupa atbalsta šāda mērķa sasniegšanu: transporta izmaksas iedzīvotājiem un uzņēmumiem nedrīkst palielināties, par galveno kritēriju autotransporta jomā nosakot izmaksas uz vienu tonnkilometru (t/km). ETP grupa to panāks, uzlabojot spēkā esošo tiesisko regulējumu, juridisko organizēšanu, kā arī samazinot tehnoloģiskos un operatīvos šķēršļus.

Mūsu leģislatīvais ceļvedis attiecībā uz dzelzceļa kravu pārvadājumiem ir aprakstīts tālāk tekstā.

- > **Izveidota infrastruktūra.** Steidzami ir jāpanāk **ERTMS** aprikojuma pilnīga ieviešana līdz 2030. gadam. Tā kā šis process ilgst jau vairāk nekā 20 gadus, dalībvalstīm ir jāizskaidro šī kavēšanās, vienlaikus nekavējoties izstrādājot valsts līmeņa plānus. **TEN-T** pamattikla, kā arī „pēdējās jūdzes” termināļu būvniecība ir jāpabeidz līdz 2030. gadam. Mēs uz to uzstāsim **TEN-T regulas pārskatīšanā**. Attiecīgie masveida ieguldījumi būtu jānodrošina ar mērķtiecīgas **ANM īstenošanas** un valstu atveseļošanas instrumentu palīdzību, īpašu uzmanību

veltot ieguldījumiem dzelzceļa kravu pārvadājumu infrastruktūrā.

- > **Veselīgas konkurences nodrošināšana dzelzceļa kravu pārvadājumu jomā.** Ir jānodrošina vienlīdzīgi konkurences apstākļi kravu sadalījumā starp vēsturiskajiem tirgus dalībniekiem un jauniešiem un vienlīdzīga piekļuve infrastruktūrai. Ir jāpārskata maksa par piekļuvi sliežu ceļiem, jo īpaši gadījumos, kad šīs izmaksas sedz sabiedrisko pakalpojumu ietvaros, jo šādu situāciju var ļaunprātīgi izmantot konkurences ierobežošanai un dzelzceļa konkurētspējas samazināšanai salīdzinājumā ar autoceļiem. Pamatojoties uz šiem pamatprincipiem, mēs prasām pārskatīt **regulu par dzelzceļa kravu pārvadājumu koridoriem, direktīvu par kombinētā kravas transporta veidiem** un noteikumus par jaudas iedalīšanu un infrastruktūras maksas iekasēšanu, pārskatot **regulu par sabiedrisko pakalpojumu saistībām autopārvadājumu nozarē**. Šajā saistībā ir pilnībā jāisteno **ceturtnā dzelzceļa tiesību aktu pakete**.
- > **Nozares darbības organizācijas uzlabošana.** Eiropas vilcienu ceļu kategorijas un hierarhija ir jāievieš līdz 2025. gadam. **ERA** ietvaros līdz 2025. gadam ir jāizveido Eiropas infrastruktūras pārvaldītāja struktūra laika nišu piešķiršanai un jaudas pārvaldībai. To var paredzēt **regulas par dzelzceļa kravu pārvadājumu koridoriem** pārskatīšanas gaitā, lai nodrošinātu, ka dzelzceļa kravu pārvadājumu vajadzībām iedalītā jauda atbilst pieprasījumam visā TEN-T tīklā. Līdz 2025. gadam dzelzceļa nozarē ir jāievieš viena darba valoda, kā tas ir aviācijā, piemēram, pārskatot **direktīvu par vilcienu vadītāju sertifikāciju**.
- > **Digitalizācijas izvēršana.** Līdz 2025. gadam ir jāievieš atvērtas un pārredzamas digitālās platformas datu apmaiņas vajadzībām. To var panākt, **pārskatot tiesisko regulējumu attiecībā uz sadarbīgu datu kopīgošanu** dzelzceļa pārvadājumu nozarē un ieviešot jaunus noteikumus par uzticamas vides nodrošināšanu datu apmaiņai dažādu koridoru starpā sadarbigas loģistikas atbalstam. Dzelzceļa kravu pārvadājumu nozarē steidzami ir jāievieš tīkla jaudas digitālā pārvaldība, laika nišu digitāla rezervēšana un īstermiņa rezervācijas iespējas. Līdz 2025. gadam ir jāievieš digitālās automātiskās sakabes sistēmas un līdz 2030. gadam jāizvērs automātisko vilcienu izmantošana. **ERTMS** vajadzībām attiecīgi būtu jāpieņem

dzelzceļa tehnisko standartu un specifikāciju kopums, tostarp saistoši plāni automatiskas vilcienu ekspluatācijas, automatizētas satiksmes vadības un progresīvas oglekļa uztveršanas un uzglabāšanas sistēmu izvēšanai.

6. Vieda un ilgtspējīga mobilitāte pilsētās

Pilsētu mobilitātes modeļu un patērētāju uzvedības izmaiņas paātrina Covid-19 pandēmija un daudzējādā ziņā veicina viedi un ilgtspējīgi digitālie risinājumi. Pilsētu iedzīvotāji vēlas pāriet uz viediem un ilgtspējīgiem transporta veidiem, jo īpaši savās ikdienas gaitās, par galvenajiem šādas uzvedības maiņas priekšnosacījumiem nosakot izmaksas, pieejamību un ātrumu. ES pilsētu transporta politikai ir jāatvieglo un jāpaātrina piemērotu apstākļu radīšana tādu ilgtspējīgu alternatīvu plašākai izmantošanai, kas ir drošas, konkurētspējīgas un cenas ziņā pieņemamas, tādējādi palīdzot līdz 2030. gadam un arī turpmāk sasniegt ES vērienīgos klimata mērķus.

Viena no aktuālajām problēmām pilsētu teritorijās, kam nepieciešams risinājums, ir tādu labi organizētu, lietotājiem draudzīgu, cenas ziņā pieņemamu un klimatneitrālu sabiedriskā transporta sistēmu nodrošināšana, kas lietotājiem piedāvā kvalitatīvus pakalpojumus, tostarp pakalpojumu „no durvīm līdz durvīm”. Videi nekaitīgu transportlīdzekļu īpatsvara palielināšana sabiedriskā transporta autoparkos ir būtiski svarīga kaitīgo oglekļa emisiju samazināšanai, kā arī gaisa kvalitātes uzlabošanai pilsētās. ES līmenī ir jāievieš pienācīgi finansiālie un leģislatīvie stimuli, lai tādējādi palīdzētu veidot efektīvas, klimatneitrālas sabiedriskā transporta sistēmas. Direktīva par „tirajiem” transportlīdzekļiem un tās gaidāmā atjaunināšana ļaus to efektīvi izdarīt. Līdztekus sabiedriskā transporta sistēmu būtiskajai nozīmei pārkārtošanās procesā uz klimatneitrālu mobilitāti pilsētās papildinošu funkciju varētu pildīt arī viedi un ilgtspējīgi alternatīvie mobilitātes risinājumi (automobiļu koplietošana, kopbraukšana, elektriskie velosipēdi un motorollerī un citas mikromobilitātes ierīces), kas varētu patērētājiem sniegt plašākas iespējas atkarībā no viņu mobilitātes vajadzībām. Tā kā trūkst regulējuma attiecībā uz dažādiem mikromobilitātes ierīču veidiem, ir apdraudēta patērētāju, kā arī citu satiksmes dalībnieku, drošība. Risinājumu varētu nodrošināt CE marķējuma tiesību aktu un to piemērošanas jomas pārskatīšana un/vai iespējama iekļaušana šo transportlīdzekļu tipa apstiprinājuma regulā.

Iniciatīvai „Mobilitāte kā pakalpojums” (MaaS) ir jāaptver visi mobilitātes pakalpojumi (sabiedriskais transports, kopbraukšana un mikromobilitāte), sniedzot informāciju par vislabākajiem pieejamajiem pakalpojumiem, ņemot vērā to cenu un brauciena ilgumu. Īpaši piekļuves noteikumi un piekļuves kontrolēšana, nosakot maksu par noslogotu ceļa posmu izmantošanu un veidojot mazemisiju zonas, vēl vairāk sadrumstalo Eiropas vienoto transporta telpu, kā arī ir pretrunā vienotā tirgus principiem. Direktīvu par Eiropas ceļu lietotāju nodevu elektroniskās iekasēšanas sistēmu var izmantot, lai saskaņotu pārvietošanos starp šīm zonām, taču ir konkrēti juridiski ierobežojumi, jo šīs zonas ietilpst vietējo iestāžu kompetences jomā.

Viedo autostāvvietu pārvaldības sistēmu izstrāde un izmantošana pilsētās paver plašas iespējas samazināt emisijas, novērst sastrēgumu veidošanos un ietaupīt laiku. Saskaņoti regulējuma principi un/vai vienoti standarti un tehnoloģiskie risinājumi attiecībā uz alternatīvajiem mobilitātes risinājumiem, viedo pilsētu loģistiku, maksu par noslogotu ceļa posmu izmantošanu un mazemisiju zonām dalībvalstīm varētu nodrošināt pamatnostādnes regulējuma izstrādei, tādējādi garantējot viedo un ilgtspējīgo mobilitātes risinājumu līdzvērtīgu izvēšanu, tostarp lauku apvidu un pilsētu teritoriju savienojamības uzlabošanu visā Eiropas Savienībā, kā arī Eiropas vienotās transporta telpas nostiprināšanu. Visaptverošs elektrisko transportlīdzekļu uzlādes punktu tīkls un cita veida alternatīvo degvielu pieejamība piepilsētu un pilsētu teritorijās ir nepieciešama, lai panāktu videi nekaitīgu transportlīdzekļu plašāku izmantošanu iedzīvotāju vidū. Šī mērķa sasniegšanai ir jāizmanto direktīva par alternatīvo degvielu infrastruktūru, kuras atjaunināšana būs neizbēgama.

Lai pilsētu teritorijās risinātu mobilitātes problēmu, ņemot vērā ES politiku attiecībā uz invaliditāti un jo īpaši pakalpojumu pieejamību personām ar invaliditāti, personām ar ierobežotām pārvietošanās spējām un vecāka gadagājuma cilvēkiem, ir nepieciešama labi organizēta, integrēta un cenas ziņā pieņemama sabiedriskā transporta sistēma. Šīs prasības atbilst ANO Konvencijai par personu ar invaliditāti tiesībām (UNCRPD), kas ir pirmā cilvēktiesību konvencija, kurai ES savulaik pievienojās. Šajā nolūkā varētu apsvērt iespēju pārskatīt Eiropas tiesību aktu par pieejamību.

Visiem turpmākajiem pasākumiem ir jābūt zinātniski pamatotiem un tehnoloģiski neitrāliem un tie jāveic pēc tādu visaptverošu

ietekmes novērtējumu pabeigšanas, kuros ņemtas vērā ekonomiskās, ekoloģiskās un sociālās sekas. Papildus iepriekš minētajai ES rīcībai likumdošanas jomā, šos mērķus varētu sasniegt, īstenojot tālāk tekstā uzskaitītās Eiropas Komisijas plānotās leģislatīvās un neleģislatīvās darbības.

Nepieciešamie tiesību akti:

1. 2013. gada tiesību aktu kopuma par mobilitāti pilsētās pārskatīšana – 2021. gads.
2. Gaisa, ūdens un augsnes nulles piesārņojuma rīcības plāns; gaisa kvalitātes standartu pārskatīšana un trokšņa piesārņojuma mazināšana – 2021./2022. gads.
3. Pamatnostādnes, ar kurām atbalsta mikromobilitātes ierīču drošu izmantošanu – 2021. gads.
4. Pasākumi, kas paredzēti vienlīdzīgu konkurences apstākļu nodrošināšanai vietējiem, pēc pieprasījuma nodrošinātiem pasažieru pārvadājumiem un kopbraukšanas platformām – 2022. gads.
5. Ceļojumu un tūrisma nozares datu telpas izveide, kas nodrošinātu datu apmaiņu starp transporta un mobilitātes nozares ieinteresētajām personām.

Izskatīšanā ir arī:

6. Direktīvas par inteligentām transporta sistēmām pārskatīšana, ietverot iniciatīvu par multimodālu biļešu pārdošanas pakalpojumiem (leģislatīvs, ietver ietekmes novērtējumu, LESD 91. pants, 2021. gada 3. cet.).
7. Grozījumi Atjaunojamo energoresursu direktīvā nolūkā sasniegt jauno, vērienīgo 2030. gada klimata mērķrādītāju (leģislatīvs, ietver ietekmes novērtējumu, LESD 194. pants, 2021. gada 2. cet.).
8. Regulas par CO₂ emisiju standartu noteikšanu jauniem vieglajiem pasažieru automobiļiem un jauniem vieglajiem komerciālajiem transportlīdzekļiem pārskatīšana (leģislatīvs, ietver ietekmes novērtējumu, LESD 192. panta 1. punkts, 2021. gada 2. cet.).
9. Direktīvas par inteligentām transporta sistēmām pārskatīšana, ietverot iniciatīvu par multimodālu biļešu pārdošanas pakalpojumiem (leģislatīvs, ietver ietekmes novērtējumu, LESD 91. pants, 2021. gada 3. cet.).
10. Vieglo automobiļu, furgonu, kravas automobiļu un autobusu emisiju nākamā standarta izstrāde piemērošanai pēc „Euro 6»/»Euro VI» standartiem (leģislatīvs, ietver ietekmes novērtējumu, LESD 114. pants, 2021. gada 4. cet.).