Europos Parlamentas
2014-2019

Plenarinio posėdžio dokumentas

A8-0384/2016

13.12.2016

PRANEŠIMAS

dėl logistikos ES ir dėl daugiarūšio transporto naujuose TEN-T koridoriuose (2015/2348(INI))

Transporto ir turizmo komitetas

Pranešėja: Inés Ayala Sender

TURINYS

Psl.

PASIŪLYMAS DĖL EUROPOS PARLAMENTO REZOLIUCIJOS 3

AIŠKINAMOJI DALIS 15

APLINKOS, VISUOMENĖS SVEIKATOS IR MAISTO SAUGOS KOMITETO NUOMONĖ 19

GALUTINIO BALSAVIMO ATSAKINGAME KOMITETE REZULTATAI 24

PASIŪLYMAS DĖL EUROPOS PARLAMENTO REZOLIUCIJOS

dėl logistikos ES ir dėl daugiarūšio transporto naujuose TEN-T koridoriuose (2015/2348(INI))

Europos Parlamentas,

– atsižvelgdamas į 2015 m. rugsėjo 9 d. savo rezoliuciją dėl 2011 m. Baltosios knygos dėl transporto politikos įgyvendinimo. Rezultatų apžvalga ir tolesni veiksmai tvaraus judumo link[1],

– atsižvelgdamas į 2015 m. gruodžio 2 d. savo rezoliuciją dėl tvaraus judumo mieste[2],

– atsižvelgdamas į savo 2008 m. rugsėjo 4 d. rezoliuciją dėl krovininio transporto Europoje[3],

– atsižvelgdamas į savo 2007 m. rugsėjo 5 d. rezoliuciją dėl krovininio transporto logistikos Europoje ir tvaraus mobilumo[4],

– atsižvelgdamas į Reglamentą (ES) Nr. 1315/2013[5] ir Reglamentą (ES) Nr. 1316/2013[6],

– atsižvelgdamas į Reglamentą (ES) Nr. 913/2010[7],

– atsižvelgdamas į Komisijos baltąją knygą „Bendros Europos transporto erdvės kūrimo planas. Konkurencingos efektyviu išteklių naudojimu grindžiamos transporto sistemos kūrimas“ (COM(2011) 0144),

– atsižvelgdamas į Komisijos komunikatą „Spartesnis perėjimas prie mažos anglies dioksido taršos ekonomikos Europoje“ (COM(2016) 0500),

– atsižvelgdamas į Komisijos komunikatą dėl Europos mažataršio judumo strategijos (COM(2016) 0501),

– atsižvelgdamas į Komisijos komunikatą „Europos investicijų, skirtų darbo vietoms kurti ir ekonomikos augimui užtikrinti, didinimas. Antrasis Europos strateginių investicijų fondo etapas ir naujasis Europos išorės investicijų planas“ (COM(2016) 0581),

– atsižvelgdamas į 2016 m. vasario 16 d. Komisijos komunikatą „ES suskystintų gamtinių dujų naudojimo ir dujų laikymo strategija“ (COM(2016) 0049),

– atsižvelgdamas į 2016 m. birželio 20 d. Roterdamo ministrų deklaraciją dėl

[1] Priimti tekstai, P8_TA(2015)0310.
[2] Priimti tekstai, P8_TA(2015)0423.
[3] OL C 295E, 2009 12 4, p. 79.
[4] OL C 187 E, 2008 7 24, p. 154.
[5] OL L 348, 2013 12 20, p. 1.
[6] OL L 348, 2013 12 20, p. 129.
[7] OL L 276, 2010 10 20, p. 22.

transeuropinio transporto tinklo (TEN-T) įgyvendinimo[1],

– atsižvelgdamas į 2016 m. Roterdamo TEN-T dienose paskelbtus dokumentus, kuriuos parengė TEN-T tinklo koridorių Europos koordinatoriai[2],

– atsižvelgdamas į Europos TEN-T koordinatorių sudarytus koridorių darbo planus,

– atsižvelgdamas į Audito Rūmų specialiąją ataskaitą Nr. 08/2016 „Krovininis geležinkelių transportas Europos Sąjungoje: vis dar netinkamame kelyje“[3],

– atsižvelgdamas į Darbo tvarkos taisyklių 52 straipsnį,

– – atsižvelgdamas į Transporto ir turizmo komiteto pranešimą ir Aplinkos, visuomenės sveikatos ir maisto saugos komiteto nuomonę (A8-0384/2016),

A. kadangi šiuolaikinis veiksmingas transportas ir logistika yra labai svarbūs veiksmingam ES vidaus rinkos veikimui, taip pat užtikrinant konkurencingumą, kuriant naujas įmones, suteikiant daugiau užimtumo galimybių, saugant aplinką ir švelninant klimato kaitos poveikį bei mažinant išmetamą anglies dioksido kiekį transporto sektoriuje;

B. kadangi trečiuoju Komisijos baltosios knygos dėl transporto tikslu siekiama, kad iki 2030 m. 30 proc. daugiau kaip 300 km keliais vežamų krovinių turėtų būti gabenama kitų rūšių transportu – geležinkelių arba vandens transportu, o iki 2050 m. šis skaičius turėtų viršyti 50 proc., norint pasiekti šį tikslą, reikės sukurti atitinkamą infrastruktūrą; kadangi Europos transporto politika ir TEN-T gali labai prisidėti siekiant Sąjungos klimato tikslų ir COP 21 konferencijos Paryžiaus susitarimo tikslų;

C. kadangi formuojant perspektyvią ES logistikos politiką reikėtų siekti logistikos sektoriui padėti išlaikyti jo pasaulinį konkurencingumą ir indėlį į ES ekonomikos augimą atsižvelgiant į skirtingas ekonomines, visuomenės ir technologines tendencijas ir pasaulio prekybos ryšius;

D. kadangi TEN-T politika siekiama užtikrinti veiksmingas, pažangias ir tvarias transporto paslaugas ir kadangi įgyvendinant į ateitį orientuotą logistiką ir daugiarūšio vežimo sprendimus reikalingas tam tikras bendradarbiavimas tarp įvairių sektorių;

E. kadangi siekiant skatinti Sąjungos ekonomiką ir darbo vietų kūrimą pirmenybė turėtų būti teikiama daugiarūšio vežimo jungtims tarp uostų, oro uostų, daugiarūšių platformų, pagrindinių TEN-T koridorių ir kitų sekcijų;

F. kadangi pagrindiniais TEN-T koridoriais skatinama sinergija, nes daugiau dėmesio skiriama terminalams ir miestų transporto mazgams, taip pat integruojant intelektines ir švarų kurą naudojančias transporto sistemas, ir kadangi labai svarbi yra ir visa apimančio tinklo papildomos prieigos funkcija;

G. kadangi dar labai skiriasi valstybių narių transporto veiksmingumas ir efektyvumas, kurį lemia jų ekonominis pajėgumas, pramonės vaidmuo, geografinės sąlygos,

[1] https://english.eu2016.nl/documents/publications/2016/06/20/ministerial-declaration-on-implementing-ten-t.
[2] http://ec.europa.eu/transport/themes/infrastructure/news/doc/2016-06-20-ten-t-days-2016/issues-papers.pdf.
[3] http://www.eca.europa.eu/Lists/ECADocuments/SR16_08/SR_RAIL_FREIGHT_LT.pdf

infrastruktūros kokybė ir gyventojų tankis;

H. kadangi transporto bepiločiai orlaiviai teikia naujų galimybių krovininio transporto logistikos grandinėje, bet kadangi tam, kad būtų išnaudotas visas jų potencialas, be suderinto teisinio pagrindo, būtina glaudi sąsaja su įprastomis transporto rūšimis, siekiant ir ateityje užtikrinti ES konkurencingumą;

I. kadangi šiuo metu tam tikru lygmeniu plėtojami nustatyti Europos transporto tinklo prioritetiniai koridoriai gali turėti didelį teigiamą poveikį šalių, kurioms labai pakenkė ekonomikos krizė, ekonomikai;

J. kadangi krovininio transporto srityje nustatytos problemos susijusios su skirtinga tarpvalstybinių jungčių įtampa;

K. kadangi šiuo metu transporto reglamentai susieti su transporto rūšimi ir priklauso skirtingų tarptautinių organizacijų (pvz., Tarptautinės jūrų organizacijos arba Tarptautinės civilinės aviacijos organizacijos) kompetencijai;

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

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

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

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

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

- kurioje būtų atsižvelgiama į naują TEN-T infrastruktūros politiką,
- kuria būtų siekiama toliau mažinti reglamentavimo, veiklos ir technines kliūtis,
- kuria būtų užtikrinamas optimalus išteklių naudojimas ir

- kuria būtų siekiama įdiegti naujas technologijas, padėsiančias sustiprinti sektoriaus veiksmingumą ir paspartinti perėjimą prie saugios ir mažo anglies dioksido kiekio transporto sistemos,

- kuria būtų siekiama gerinti jungtis ir plėtoti infrastruktūrą tose srityse, kuriose jų trūksta,

- kuria būtų skatinama ir remiama Europos geležinkelių pramonė, taip pat stiprinama Europos geležinkelių reindustrializacijos politika, numatant abipusiškai naudingą perspektyvą, kad ES logistika taps tvaresnė ir bus užtikrinta geresnė geležinkelių produktų konkurencinė padėtis pasaulio rinkoje,

- kurioje jau būtų atsižvelgiama į bepiločius orlaivius kaip į būsimą transporto rūšį,

- kuria būtų skatinama toliau plėtoti mokslinius tyrimus ir švietimą transporto ir logistikos srityje; ir

- kuri apimtų nepriklausomą mokslinį tyrimą, kuriame būtų pateikiama išsami informacija apie tai, kokiu mastu iki 2030 ir 2050 m. krovinių vežimą iš automobilių kelių būtų galima perkelti į geležinkelius ir vidaus vandenų laivybą, kokios būtų su tuo susijusios sąnaudos, taip pat kokiu mastu taip būtų galima išvengti aplinkai tenkančios naštos, kaip antai triukšmo ir oro taršos;

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

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

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

8. pažymi, kad veiksmingo suderinimo ir įgyvendinimo laiku iš valstybių narių pusės, taip pat sąžiningo politinio kaimyninių valstybių narių bendradarbiavimo stoka gali pakenkti tarpvalstybiniams projektams; palankiai vertina didėjantį ES institucijų interesą remti

tarpvalstybinę infrastruktūrą ir įrenginius, ypač svarbias tarpvalstybines geležinkelių regionines jungtis, sukuriančias pridėtinę ES vertę; pabrėžia, kad turėtų būti sprendžiama geležinkelių infrastruktūros trūkstamų sąsajų tarpvalstybiniuose regionuose problema siekiant sudaryti sąlygas veiksmingam ir sėkmingam geležinkelių transportui; ragina Komisiją, Europos koordinatorius ir kitus susijusius suinteresuotuosius subjektus teikti vienodą svarbą nedidelės apimties ir didesniems TEN-T projektams, trumpojo laikotarpio, vidutinės trukmės laikotarpio ir ilgalaikei naudai, kuri gali būti gauta įgyvendinant tokius projektus; ragina dalyvius skatinti trumpojo laikotarpio laimėjimus; ragina Komisiją palengvinti jų įtrauktį į EITP finansavimą;

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

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

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

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

13. pažymi, kad ekonominių ir biudžeto sunkumų patiriančios valstybės narės negali

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

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

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

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

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

Tolesnis paprastinimas ir nauja skaitmeninimo sistema

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

dviračiai ir pan.);

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

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

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

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

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

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

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

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

Greita ir veiksmingesnė transporto rūšių integracija

35. pabrėžia, kad reikia sutelkti dideles pastangas siekiant atgaivinti geležinkelius ir stiprinti vidaus vandens kelius ir tai turėtų būti ES tvaraus transporto strategijos prioritetas; pripažįsta, kad nuo ekonomikos krizės pradžios būtent geležinkeliai nuolat prarasdavo

savo rinkos dalį, ir todėl mano, kad valstybės narės ir Komisija turėtų pasiūlyti naujas ir nediskriminacines iniciatyvas, kuriomis būtų siekiama prisidėti prie šio sektoriaus plėtros visoje Europoje;

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

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

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

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

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

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

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

43. palankiai vertina Komisijos pirmuosius bandymus nustatyti sunkiasvorių komercinių transporto priemonių degalų standartus ir CO_2 ribas, taip pat tikslą mažinti išmetamą šiltnamio efektą sukeliančių dujų kiekį krovinių vežimo keliais sektoriuje remiantis Paryžiaus susitarimais; laikosi nuomonės, kad priemonės, kurioms reikia TEN-T tinklo infrastruktūros ir veiklos standartų peržiūros, turėtų būti svarstomos tik tada, kai tokios alternatyvos, kaip antai be krovinio grįžtančių transporto priemonių skaičiaus sumažinimas, geresnis alternatyviųjų degalų naudojimas ir prieinamumas, geresnė logistika ir galios pavarų naudojimas, negali užtikrinti, kad būtų pasiektas didesnis veiksmingumas ir daromas mažesnis poveikis infrastruktūrai ir aplinkai;

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

45. ragina Komisiją skatinti kurti elektra varomas bei alternatyviais degalais varomas transporto priemones ir reikiamą infrastruktūrą visame TEN-T tinkle, ypač miestų centruose, ir skatinti kurti pažangias transporto sistemas, apimančias, pvz., elektra varomų transporto priemonių ir atsinaujinančiųjų energijos išteklių naudojimą, ir kurti alternatyviuosius degalus ir reikiamą infrastruktūrą; pabrėžia, kad galutinės paskirties punktuose naudojant elektrines lengvąsias krovinines komercines transporto priemones apskritai išmetama mažiau CO_2, taip pat konkrečiai mažiau teršiama vietos aplinka ir keliama mažiau triukšmo, todėl gerinama miesto oro kokybė; todėl pabrėžia, kad pagrindiniuose logistikos mazguose reikia įkrovimo infrastruktūros;

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

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

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

49. pažymi, kad paslaugų skaitmeninimas svarbus skatinant labiau aplinką tausojančius transporto sprendimus; todėl ragina Komisiją, taip pat ES lygmeniu taikant nuoseklų teisinį požiūrį, sudaryti palankesnes sąlygas, ypač MVĮ, susipažinti su duomenimis apie eismo srautus koridoriuose ir daugiarūšio transporto naudojimą ir jais dalytis, ir labiau

įtraukti šiame sektoriuje veiklą vykdančius subjektus ir viešojo sektoriaus institucijas, siekiant geresnio tiekimo grandinės valdymo ir veiksmingesnio išteklių bei infrastruktūros panaudojimo, taip pat dalytis gerąja patirtimi; pabrėžia, kad labai svarbu, jog subjektai, pvz., skaitmeniniai žemėlapiai ir navigacijos paslaugų teikėjai, turėtų prieigą prie tokių eismo srauto duomenų, siekiant sudaryti sąlygas įvairiarūšiam transportui, veiksmingesniam maršruto parinkimui, automatizuotam vairavimui ir pažangiosioms transporto sistemoms, taip pat įvairių transporto priemonių grupavimui vežant krovinius keliais; taikant paskutinį sprendimą sudaromos sąlygos geriau panaudoti sūkurinį srautą, todėl išmetama mažiau teršalų ir didinamas kelių pajėgumas;

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

Geresnis mokymas ir darbo sąlygos siekiant pritraukti naujų specialistų

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

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

53. ragina Komisiją įvertinti galimybę atlikti finansines investicijas į dualinį ir profesinį mokymą transporto sektoriuje;

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

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

Reikia geresnės statistinės informacijos apie logistiką

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

57. paveda Pirmininkui perduoti šią rezoliuciją Tarybai ir Komisijai.

AIŠKINAMOJI DALIS

Aplinkybės

Logistika apima prekių ir informacijos srautų planavimo, valdymo ir pervežimo iš kilmės į paskirties vietą paslaugas ir procesus. Veiksminga ir tvari krovininio transporto logistika atlieka esminį vaidmenį užtikrinant sklandų daugelio kitų paslaugų ir veiklos mūsų ekonomikoje vykdymą, nes ji apima visą ciklą nuo prekių gamybos ir tiekimo iki antrinio perdirbimo, taip pat nuo vietos iki pasaulio lygmens.

Iš tikrųjų Europos logistikos sektoriaus ES BPP dalis siekia 14 proc., ES valstybėse narėse vertinant visą bendrą veiklą jame dirba daugiau kaip 11 mln. žmonių. Be to, tikėtina, kad didėjanti krovininio transporto paklausa, iki 2020 m. pasieksianti prieš 2008 m. prasidėjusią krizę buvusį aukščiausią lygį, toliau augs ir iki 2040 m. padidės daugiau kaip 40 proc. Todėl sunku pervertinti krovininio transporto logistikos ekonominį poveikį ir jos indėlį į Europos ekonomikos augimą ir konkurencingumą.

ES logistikos ir krovininio transporto politika turėtų būti siekiama suteikti daugiau galimybių išlaikyti palankią aplinką, pašalinti kliūtis ir pasinaudoti ekonomikos augimo ir užimtumo potencialu šiame sektoriuje atsižvelgiant į ryškėjančias ekonomikos ir socialines tendencijas, dinamiškus technologinius pokyčius ir didėjančią tarptautinę prekybą. Didėjančios energijos kainos, poreikis sumažinti išmetamo CO_2 kiekį, konkurencija kvalifikuotos darbo jėgos rinkoje senėjant visuomenei, spartėjanti digitalizacija, automatizuotos ir savarankiškai veikiančios transporto priemonės ir operacijos, vis labiau integruotos tiekimo grandinės, platesnis konteinerių naudojimas – visa tai sudaro iššūkių ir galimybių, kurie daro poveikį logistikos sektoriui, spektrą.

2007 m. Komisija parengė savo naujausią Krovininio transporto logistikos veiksmų planą, kuriuo siekiama pagerinti ES krovininio transporto sistemą (jis apima intelektines transporto sistemas, e. krovinius, tvarumą ir veiksmingumą, transporto grandinių supaprastinimą, transporto priemonių gabaritus, pakrovimo standartus, ekologiškus krovinių vežimo koridorius ir miestų krovininio transporto logistiką). Nuo to laiko daugelyje sričių padaryta didelė pažanga. Pažangą reikia daryti ir toliau, visų pirma siekiant visapusiškai išnaudoti neseniai pateiktą naujo daugiarūšio transporto infrastruktūros tinklo politiką, kuri valstybėse narėse turėtų būti įgyvendintą iki 2030 m. pagrindiniame TEN-T tinkle, o iki 2050 m. – visame tinkle.

Šio pranešimo dalykas ir tikslas

Atsižvelgiant į tai logistikos sričiai reikia skubiai skirti daugiau dėmesio politinėje darbotvarkėje. Reikėtų aptarti, kaip būtų galima formuoti būsimą ES krovininio transporto ir logistikos politiką, kad būtų remiamos šio sektoriaus svarbios funkcijos ir nustatyti būtini prioritetai įgyvendinant daugiarūšį TEN-T tinklą ir jo koridorius, siekiant sukurti veiksmingą ir tvarią daugiarūšio krovininio transporto sistemą ES laikantis 2011 m. Baltojoje knygoje dėl transporto politikos nustatytų tikslų, ypač susijusių su priklausomybės nuo iškastinio kuro mažinimu ir perėjimu prie kitų transporto rūšių.

Pranešime siekiama nustatyti Europos Parlamento poziciją ir skatinti iniciatyvas, kuriomis

remiama krovininio transporto logistikos sritis ir sprendžiamos šios pagrindinės problemos:

ES krovininio transporto logistikos strategija – atsižvelgdama į esminį logistikos vaidmenį vykdant veiksmingas ir tvarias krovininio transporto operacijas ES Komisija turėtų parengti atnaujintą ES krovininio transporto ir logistikos strategiją, kurią taikant būtų skatinamas daugiarūšiškumas, paremtas nauja TEN-T infrastruktūros politika ir siekiu toliau šalinti reglamentavimo, administracines, veiklos ir technines kliūtis, užtikrinti optimalų išteklių naudojimą, paspartinti perspektyvių inovatyvių technologijų diegimą ir padidinti sektoriaus patrauklumą specialistams.

Integruoto daugiarūšio krovininio transporto skatinimas – turi būti skiriama daugiau dėmesio tolesnei TEN-T pagrindinių koridorių plėtrai ir valstybių narių viso tinklo planavimui, antrajam TEN-T etapui, kuriuo užtikrinamas pagrindinio tinklo pralaidumas, į jį nukreipiami transporto srautai ir jis sujungiamas su galutinės paskirties punktais.

Tam reikia, viena vertus, rengti koordinuotus projektus, kuriais būtų skatinamas daugiarūšiškumas (centriniai terminalai, perkrovimo platformos ir sujungti miestų mazgai), paremtas faktine transporto paklausa ir teikiant prioritetą pagal poveikį vietos, tarptautiniu ir koridorių mastu.

Kartu reikia svarstyti, kaip būtų galima geriau suformuoti krovininio transporto infrastruktūrą TEN-T, kai kalbama apie stipriai perkrautas teritorijas, kuriose tankūs tinklai dalijasi pajėgumais su keleivių transportu, o papildomas transportas padidina spūstis, triukšmą ir sudaro kitų netiesioginių išlaidų netoli gyvenantiems žmonėms.

TEN-T Europos logistikos koordinatorius – turėtų būti specialiai paskirtas siekiant papildyti TEN-T koridorių koordinatorių darbą ir užtikrinti jo nuoseklumą daugiarūšiškumo srityje ir įtvirtinti TEN-T pastangas (įskaitant vežimo geležinkelio koridorius) platesniame būsimosios ES veiksmingos logistikos sistemos strategijos kontekste.

Optimalaus skiriamo finansavimo panaudojimo užtikrinimas – atsižvelgiant į tai, kad norint užbaigti TEN-T infrastruktūrą ir tinkamai prižiūrėti kelius, geležinkelių linijas ir vandens kelių infrastruktūrą reikalingos didžiulės investicijos, nepaprastai svarbu užtikrinti, kad TEN-T būtų skirtas pakankamas finansavimas iš ES biudžeto ir kad skirtos lėšos ir paramos mechanizmai būtų optimaliai panaudoti. Būtent daugiarūšiškumo srityje valstybės narės, projektų vykdytojai ir Komisija turi išnagrinėti visas galimybes sukurti pagal Europos infrastruktūros tinklų priemonę (EITP), iš Europos struktūrinio ir investicijų fondo ir EIB finansinių priemonių gauto finansavimo sąveiką ir visapusiškai pasinaudoti Europos strateginių investicijų fondu (ESIF), įskaitant įvairių finansinės paramos priemonių naudojimą siekiant pritraukti daugiau privačių investicijų.

Be to, Komisija turi geriau užtikrinti, kad Stabilumo ir augimo pakto (SAP), viešosios pagalbos ir finansinių rinkų taisyklės netrukdytų investicijoms, ypač kai projektai labai svarbūs krovininio transporto koridorių veikimui ir tikrosios Europos pridėtinės vertės kūrimui. Lanksčiau taikant SAP ir į valstybės skolą neįtraukiant svarbių Europos infrastruktūros projektų (pvz., pagal EITP vykdomų projektų) ekonominių ir biudžetinių sunkumų patiriančioms valstybėms narėms būtų lengviau finansuoti skubiai reikalingas investicijas.

Optimalus išteklių naudojimas taip pat užtikrina, kad valstybės narės nacionalinis infrastruktūros planavimas visiškai atitinka sutartą TEN-T planą. Kol kas taip yra ne visada. Daugiau nuoseklumo būtų galima pasiekti taikant tinkamą kontrolę pagal atskirą Europos semestro įgyvendinimo skyrių. Galiausiai Komisija neturėtų teikti prioriteto jokiam valstybės narės pateiktam projektui, nebent jis visiškai atitiktų sutartą TEN-T programavimą.

Visų lygmenų teisinių taisyklių ir administracinių procedūrų supaprastinimas –ES vidaus rinka ir jos ES piliečiams ir įmonėms teikiama nauda yra grindžiama laisvo asmenų, prekių ir paslaugų judėjimo principu pasitelkiant gerai veikiančią transporto sistemą. Todėl itin svarbu, kad priimti Sąjungos teisės aktai būtų visapusiškai ir laiku perkelti į valstybių narių teisę ir įgyvendinami ir kad būtų pašalintos perteklinės laisvo prekių judėjimo kliūtys ir nebūtų sudaroma naujų. Būtina skubiai dar labiau mažinti administracinę naštą nustatant paprastesnę suderintą transporto ir atitikties dokumentų tvarką ir procedūras. Buvo padaryta tam tikra pažanga, pvz., priimta elektroninės laivybos krovinio deklaracija (angl. eManifest), bet e. CMR kelių transporto važtaraštis dar nepatvirtintas valstybėse narėse. Visų pirma daugiarūšio tarptautinio transporto atveju e. krovinių sistema (ją seniai ketinama patvirtinti) galėtų padėti pasiekti paprastesnį, bepopierį, sklandų ir skaidrų keitimosi informacija srautą tarp įmonių ir valdžios institucijų. Komisija šiuo klausimu turėtų pateikti naują iniciatyvą, paremtą jos sukurto Skaitmeninio transporto ir logistikos forumo darbo rezultatais.

Veiksminga transporto rūšių integracija – veiksmingas daugiarūšis krovininis transportas ir vartotojų bei siuntėjų naudojimasis juo visų pirma priklauso nuo optimalaus įvairių rūšių transporto, būtent kelių, geležinkelio ir vandens kelių transporto. Geležinkelių srityje ERTMS diegiama sėkmingai, bet reikia paspartinti jos tvaresnį diegimą valstybėse narėse ir pašalinti esamas finansavimo kliūtis. Sąveikos kliūtys turėtų būti pašalintos plėtojant ir skatinant sąveikių riedmenų naudojimą rinkoje. Bendroji įmonė „Shift 2Rail“ sutelkia reikiamus suinteresuotuosius asmenis ir mokslinių tyrimų išteklius. Tarptautinės operacijos turėtų būti palengvintos ir mišriojo vežimo srityje, todėl reikia remti Komisijos darbą atnaujinant mišriojo vežimo taisykles. Kelių transporto srityje daugiausia dėmesio turi būti skiriama veiksmingumo padidinimui ir neigiamo poveikio pašalinimui. Naujausios tendencijos, pvz., internetinės transporto mainų platformos, galėtų padėti sumažinti kelionių be krovinio skaičių ir padidinti veiksmingumą nedidinant sunkvežimių. Atitinkamai neprivalomos priemonės, pvz., pirmumo suteikimas pakrautoms ekologiškoms transporto priemonėms, atitinkančioms aukščiausius išmetamųjų teršalų standartus, turėtų būti taikomos siekiant skatinti kelių krovininio transporto tvarumą, taip pat turėtų būti diegiama alternatyvaus kuro degalinių infrastruktūra bent jau TEN-T koridoriuose.

Prieigos prie informacijos apie ES daugiarūšes ir logistikos paslaugas pagerinimas – siekiant, kad tarptautiniu mastu vis sudėtingesnėse logistikos grandinėse būtų veiksmingai naudojamasi įvairių rūšių transportu, nepaprastai svarbu, kad vartotojai galėtų naudotis prieinama, tikslia ir patikima informacija apie daugiarūšes ir logistikos paslaugas ES. Tai ypač aktualu MVĮ, kurios galbūt turi ribotas galimybes gauti šią informaciją. Jei būtų parengtas vadovas, tai suteiktų paprastesnę prieigą prie daugiarūšio krovininio transporto taisyklių ir geriausios patirties pavyzdžių.

Digitalizavimas ir inovatyvios technologijos – vis didėjanti digitalizacija komunikacijos, informacijos paslaugų, gamybos ir verslo procesuose daro didžiulį poveikį ir krovininio transporto ir logistikos paslaugų organizavimui ir vykdymui. Pagrindinės problemos, su kuriomis reikia susidoroti, yra vienoda prieiga prie duomenų ir keitimasis jais, informacinių

sistemų (naujų, esamų ir tarptautinių) integracija ir sąveikumas, taip pat (kibernetinis) saugumas, kovos su sukčiavimu ir saugumo aspektai, nes tai esminiai verslo įmonių ir valdžios institucijų bendravimo aspektai. Pažangi informacijos ir komunikacijos infrastruktūra ir ES įdiegtos telematikos paslaugos (pvz., „Galileo“, „SafeSeaNet“, Upių informacijos sistema, intelektinė transporto sistema, TAF geležinkeliuose) daro šių dienų krovininį transportą veiksmingesnį ir saugesnį, todėl jas reikia toliau plėtoti. Naujos transportui skirtos bendradarbiavimo sistemos (C-ITS) ir galimi automatizuoti ir autonominiai transporto sprendimai suteikia papildomą potencialą inovacijoms šioje srityje. Atsižvelgiant į tai Komisijos strateginėje transporto srities mokslinių tyrimų ir inovacijų darbotvarkėje reikėtų daug dėmesio skirti pažangiems daugiarūšio krovininio transporto ir perkrovimo sprendimams.

Sektoriaus patrauklumo specialistams padidinimas – dabartinės tendencijos rodo, kad transporto ir logistikos sektoriuje netolimoje ateityje trūks tiek kvalifikuotos, tiek nekvalifikuotos darbo jėgos, ir tai gali pakenkti jo veiklos rezultatams. Be to, šis sektorius galės pasinaudoti sudėtingų skaitmeninių sprendimų teikiamomis galimybėmis tik tokiu atveju, jei darbuotojai laiku išmoks naudotis naujomis technologijomis. Todėl valstybės narės, Komisija ir logistikos pramonė turi parengti geresnių švietimo ir mokymo priemonių. Reikia taip pat spręsti socialinių sąlygų šiame sektoriuje problemas, kad jis taptų patrauklesnis jaunimui ir būsimoms kartoms.

Galiausiai ne mažiau svarbu pabrėžti, kad reikia teikti visapusius įvairiarūšio transporto ir veiklos rezultatų statistinius duomenis, kad būtų galima paremti politikos ir investicijų planavimą bei apžvalgas, pvz., TEN-T pagrindiniuose koridoriuose, ir pateikti vertingų pastabų logistikos srityje dirbančioms įmonėms.

Vėliau ES taip pat reikės susidoroti su JK sprendimo išstoti iš Europos Sąjungos galimo poveikio pasekmėmis transporto politikai ir TEN-T tinklo reguliavimo sistemai ir įgyvendinimui, visų pirma kiek tai susiję su Šiaurės jūros ir Vidužemio jūros regionų koridoriumi, per JK jungiančiu Airiją.

9.11.2016

APLINKOS, VISUOMENĖS SVEIKATOS IR MAISTO SAUGOS KOMITETO NUOMONĖ

pateikta Transporto ir turizmo komitetui

dėl logistikos ES ir dėl daugiarūšio transporto naujuose TEN-T koridoriuose
(2015/2348(INI))

Nuomonės referentas: Damiano Zoffoli

PASIŪLYMAI

Aplinkos, visuomenės sveikatos ir maisto saugos komitetas ragina atsakingą Transporto ir turizmo komitetą į savo pasiūlymą dėl rezoliucijos įtraukti šiuos pasiūlymus:

1. atkreipia dėmesį į tai, kad TEN-T infrastruktūros tinklas susijęs su logistikos plėtra, taip pat į tinklų suteikiamas galimybes didinant našumą ir gerinant daugiarūšį transportą, taip pat geriau panaudojant esamą fizinę ir skaitmeninę infrastruktūrą bei geriau ją prižiūrint; mano, kad valstybėms narėms ir Komisijai imantis veiksmų, siekiant didinti logistikos veiksmingumą TEN-T koridorių atžvilgiu, pirmenybė turėtų būti teikiama jau esamų jungčių, įrenginių ir infrastruktūros gerinimui;

2. pabrėžia, kad transporto sektoriuje išmetama apie 1/4 šiltnamio efektą sukeliančių dujų Europos Sąjungoje ir kad, atsižvelgiant į dabartines tendencijas ir patvirtintą politiką, yra numatoma, jog 2010–2050 m. krovinių vežimo apimtis (įskaitant tarptautinį krovinių vežimą) padidės apie 70 proc.; todėl pabrėžia, kad TEN-T turėtų būti laikomas itin svarbia priemone, siekiant įgyvendinti Europos transporto politikos tikslą mažinti priklausomybę nuo iškastinio kuro, kuriuo galima svariai prisidėti siekiant COP 21 konferencijos Paryžiaus susitarimo, kuris neseniai įsigaliojo, kai jį ratifikavo ES, tikslų ir Sąjungos ilgalaikių kovos su klimato kaita tikslų; atsižvelgdamas į tai, atkreipia dėmesį į tarptautinių organizacijų ir pasaulinio masto priemonių vaidmenį siekiant sumažinti bendrą transporto poveikį aplinkai;

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

4. mano, kad pagrindinis ES iššūkis logistikos srityje apims poveikio aplinkai ir poveikio visuomenės sveikatai mažinimą krovinių vežimo, visų pirma krovinių vežimo keliais, sektoriuje, kuriame išmetama apie 1/4 kelių transporto sektoriuje išmetamo šiltnamio

efektą sukeliančių dujų kiekio, mažinant oro ir triukšmo taršą bei didinant sektoriaus veiksmingumą atsižvelgiant į Paryžiaus susitarimą;

5. mano, kad svarbu užtikrinti, kad dėl logistikos plėtros neblogėtų gyvenimo sąlygos, ypač žmonių, kurie jau patiria didelės taršos poveikį, ir primena, kad vertinant projektus reikia atsižvelgti į socialinius, aplinkosaugos ir ekonominius aspektus, visapusiškai laikantis ES teisės aktų, visų pirma Poveikio aplinkai vertinimo (PAV) direktyvos, kuri turėtų būti valstybių narių tinkamai perkelta į nacionalinę teisę, įgyvendinama ir taikoma;

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

7. pabrėžia, kad taikant technologines inovacijas perėjimas prie efektyvesnės ir darnesnės Europos transporto sistemos būtų greitesnis ir pigesnis, jei technologijos būtų orientuotos į tris pagrindines sritis: transporto priemonių efektyvumą naudojant naujus variklius, medžiagas ir dizainą, švaresnės energijos naudojimą pasitelkus naujus degalus ir varymo sistemas, ypač dėl to, kad 95 proc. ES transporto sektoriuje suvartojamos energijos yra išgaunama iš naftos, geresnį transporto tinklų naudojimą, diegiant informacines ir ryšių technologijas; atsižvelgdamas į tai, mano, kad nebenaudojant iškastinio kuro kaip transporto energijos šaltinio padidės aplinkosauginis sektoriaus veiksmingumas, todėl turėtų būti svarstomos priemonės, pvz., motyvuojančios sistemos, kuriomis būtų skatinama greitai pereiti nuo sunkiųjų komercinių ir sunkiųjų krovininių transporto priemonių prie švaresnių ir alternatyvių galios pavarų, arba priemonės, pagal kurias suskystintos gamtinės dujos (SGD) būtų naudojamos kaip alternatyva dyzelinui ir kaip pereinamojo laikotarpio kuras, siekiant sumažinti krovininio kelių transporto išmetamų teršalų kiekį, kol alternatyvios transporto priemonės, pvz., baterinės elektrinės ir kuro elementų transporto priemonės, galės konkuruoti;

8. ragina Komisiją skatinti krovinių vežimo geležinkeliais konkurencingumą pasitelkiant visiškai sąveikius ir tarpusavyje sujungtus geležinkelių tinklus ir užtikrinant vienodas sąlygas įmonėms, taip pat elgtis vidaus vandenų kelių, jūrų-upių transporto, jūrų transporto ir oro transporto atžvilgiu, kad kiekvieno tipo transportui būtų sudarytos vienodos veiklos sąlygos, taip pat primygtinai ragina ją skatinti daugiarūšį ir įvairiarūšį transportą; taip pat pažymi, kad siekiant padaryti modalinį perkėlimą ir krovininio transporto logistiką veiksmingesnius ir tvaresnius reikia imtis veiksmų visuose transporto tinkluose, kuriais būtų užtikrintas sklandus įvairių transporto priemonių sujungimas ir paslaugų teikimo supaprastinimas bei jų patikimumas, taip pat pašalintos teisinės, techninės ir veiklos kliūtys; mano, kad šiomis aplinkybėmis Komisija turėtų pasiūlyti elektroninio keitimosi informacija ir daugiarūšio transporto valdymo sistemą (e. kroviniai), kad įmones ir valdžios institucijas lengviau pasiektų supaprastintos, bepopierės, vientisos ir skaidrios informacijos srautas;

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

tikslu ragina Komisiją nustatyti geležinkeliais gabenamų krovinių skleidžiamo triukšmo ribas;

10. pabrėžia, kad reikia sutelkti dideles pastangas siekiant atgaivinti geležinkelius ir stiprinti vidaus vandens kelius ir tai turėtų būti ES tvaraus transporto strategijos prioritetas; atsižvelgdamas į tai, kad nuo ekonomikos krizės pradžios būtent geležinkeliai nuolat prarasdavo savo rinkos dalį, mano, kad valstybės narės ir Komisija turėtų pasiūlyti naujas ir nediskriminacines iniciatyvas, kuriomis būtų siekiama prisidėti prie šio sektoriaus plėtros visoje Europoje; primena Komisijai ir valstybėms narėms baltojoje knygoje dėl transporto (COM(2011) 0144) nustatytus ambicingus tikslus: iki 2030 m. 30 proc. daugiau kaip 300 km keliais vežamų krovinių turėtų būti gabenama geležinkeliu ir vidaus vandens keliais, o iki 2050 m. šis skaičius turėtų siekti 50 proc.;

11. primena, kad jūrų uostus svarbu sujungti su kitomis transporto rūšimis, ypač geležinkeliu, siekiant skatinti ekologiškesnes transporto rūšis, didinti įvairiarūšį vežimą ir mažinti išmetamą CO_2 kiekį; ragina Europos Komisiją labiausiai stengtis gerinti jungtis su tais jūrų uostais, kuriuos rengiamasi sujungti su geležinkeliu ir transeuropinio transporto tinklo koridoriais;

12. pabrėžia, kad, siekiant geresnės miestų centrų ir pagrindinių koridorių integracijos, atsižvelgiant į tai, kad dauguma kelionių prasideda ir baigiasi miestų teritorijose, svarbu investuoti į galutinės paskirties punktų logistiką ir į ekologiškesnius pagrindinius transporto mazgus, visų pirma miestų teritorijose ir uostuose, o taip pat svarbu dėti pastangas siekiant supaprastinti administracines ir muitinio įforminimo procedūras, siekiant sumažinti bendrą pervežimo laiką ir bendras sąnaudas; pažymi, kad TEN-T vidaus vandenų laivybos ir jūrų laivybos aspektai gali sumažinti transporto sektoriaus poveikį aplinkai;

13. ragina Komisiją skatinti kurti elektra varomas transporto priemones ir reikiamą infrastruktūrą visame TEN-T tinkle, ypač miestų centruose, ir skatinti kurti pažangias transporto sistemas, apimančias, pvz., elektra varomų transporto priemonių ir atsinaujinančiųjų energijos išteklių naudojimą, ir kurti alternatyviuosius degalus ir reikiamą infrastruktūrą; pabrėžia, kad galutinės paskirties punktuose naudojant elektrines lengvąsias krovinines komercines transporto priemones apskritai išmetama mažiau CO_2, taip pat konkrečiai mažiau teršiama vietos aplinka ir keliama mažiau triukšmo, todėl gerinama miesto oro kokybė; todėl pabrėžia, kad pagrindiniuose logistikos mazguose reikia įkrovimo infrastruktūros;

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

15. pabrėžia, kad Europos bendrosios skaitmeninės rinkos užbaigimas bus svarbus transportui ir logistikai, ypač atsižvelgiant į būtinybę užtikrinti visur prieinamą, patikimą ir stabilų sujungiamumą visame transeuropiniame transporto tinkle ir geležinkelių koridoriuose;

16. ragina Komisiją, glaudžiai bendradarbiaujant su Europos strateginio energetikos technologijų plano (*SET-Plan*) rengėjais, transporto sektoriui parengti naują inovacijų ir jų diegimo strategiją, siekiant nustatyti atitinkamas valdymo ir finansavimo priemones, kuriomis būtų užtikrintas spartus mokslinių tyrimų rezultatų diegimas;

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

18. pažymi, kad šiuo metu transporto reglamentai susieti su transporto rūšimi ir priklauso skirtingų tarptautinių organizacijų (pvz., Tarptautinės jūrų organizacijos arba Tarptautinės civilinės aviacijos organizacijos) kompetencijai; taip pat pažymi, kad dėl didelio dalyvaujančių subjektų skaičiaus yra sudėtinga bendrai tikrinti ir kurti daugiarūšio transporto sistemą;

19. rekomenduoja visose naujų tipų krovininio transporto priemonėse privalomai įrengti antialkoholinius variklio užraktus, turinčius nedidelį moksliškai pagrįstą matavimo paklaidos intervalą;

20. kviečia Komisiją numatyti daugiau išteklių ir naudoti ES lėšas labiau sąveiką skatinančiu būdu, ypač tuose projektuose, kuriais siekiama sumažinti transporto, visų pirma krovininio, poveikį aplinkai, taip pat tvariuose didesnės rizikos projektuose, kurie kelia didesnę riziką ir todėl yra mažiau patrauklūs investuotojams;

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

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

GALUTINIO BALSAVIMO NUOMONĘ TEIKIANČIAME KOMITETE REZULTATAI

Priėmimo data	8.11.2016
Galutinio balsavimo rezultatai	+: 52 –: 2 0: 0
Posėdyje per galutinį balsavimą dalyvavę nariai	Marco Affronte, Margrete Auken, Pilar Ayuso, Zoltán Balczó, Ivo Belet, Biljana Borzan, Paul Brannen, Cristian-Silviu Buşoi, Soledad Cabezón Ruiz, Nessa Childers, Mireille D'Ornano, Miriam Dalli, Seb Dance, Angélique Delahaye, Jørn Dohrmann, Stefan Eck, Bas Eickhout, José Inácio Faria, Karl-Heinz Florenz, Francesc Gambús, Elisabetta Gardini, Gerben-Jan Gerbrandy, Jens Gieseke, Françoise Grossetête, György Hölvényi, Anneli Jäätteenmäki, Jean-François Jalkh, Benedek Jávor, Kateřina Konečná, Giovanni La Via, Peter Liese, Norbert Lins, Valentinas Mazuronis, Susanne Melior, Miroslav Mikolášik, Massimo Paolucci, Piernicola Pedicini, Bolesław G. Piecha, Pavel Poc, Annie Schreijer-Pierik, Davor Škrlec, Renate Sommer, Estefanía Torres Martínez, Damiano Zoffoli
Posėdyje per galutinį balsavimą dalyvavę pavaduojantys nariai	Nicola Caputo, Michel Dantin, Christofer Fjellner, Elena Gentile, Peter Jahr, James Nicholson, Jasenko Selimovic, Bart Staes
Posėdyje per galutinį balsavimą dalyvavę pavaduojantys nariai (200 straipsnio 2 dalis)	Jens Nilsson, Marco Valli

GALUTINIO BALSAVIMO ATSAKINGAME KOMITETE REZULTATAI

Priėmimo data	5.12.2016
Galutinio balsavimo rezultatai	+: 41 –: 4 0: 0
Posėdyje per galutinį balsavimą dalyvavę nariai	Daniela Aiuto, Lucy Anderson, Marie-Christine Arnautu, Inés Ayala Sender, Georges Bach, Deirdre Clune, Michael Cramer, Andor Deli, Karima Delli, Isabella De Monte, Ismail Ertug, Jacqueline Foster, Bruno Gollnisch, Tania González Peñas, Dieter-Lebrecht Koch, Merja Kyllönen, Miltiadis Kyrkos, Bogusław Liberadzki, Peter Lundgren, Marian-Jean Marinescu, Georg Mayer, Gesine Meissner, Renaud Muselier, Jens Nilsson, Salvatore Domenico Pogliese, Tomasz Piotr Poręba, Gabriele Preuß, Christine Revault D'Allonnes Bonnefoy, Dominique Riquet, Massimiliano Salini, David-Maria Sassoli, Claudia Schmidt, Keith Taylor, Pavel Telička, István Ujhelyi, Wim van de Camp, Janusz Zemke, Roberts Zīle
Posėdyje per galutinį balsavimą dalyvavę pavaduojantys nariai	Daniel Dalton, Fabio De Masi, Maria Grapini, Werner Kuhn, Ramona Nicole Mănescu, Matthijs van Miltenburg
Posėdyje per galutinį balsavimą dalyvavę pavaduojantys nariai (200 straipsnio 2 dalis)	Jeroen Lenaers