



---

## PRIIMTI TEKSTAI

---

### P8\_TA(2015)0310

#### 2011 m. Baltosios knygos dėl transporto įgyvendinimas

**2015 m. rugsėjo 9 d. Europos Parlamento rezoliucija dėl 2011 m. Baltosios knygos dėl transporto politikos įgyvendinimo. Rezultatų apžvalga ir tolesni veiksmai tvaraus judumo link (2015/2005(INI))**

*Europos Parlamentas,*

- atsižvelgdamas į Komisijos baltąją knygą „Bendros Europos transporto erdvės kūrimo planas. Konkurencingos efektyviu išteklių naudojimu grindžiamos transporto sistemos kūrimas“ (COM(2011)0144),
- atsižvelgdamas į Transporto ir turizmo komiteto 2015 m. kovo 17 d. surengtą viešąjį klausymą „Komisijos baltoji knyga dėl transporto politikos. Rezultatų apžvalga ir tolesni veiksmai tvaraus judumo link“,
- atsižvelgdamas į 2015 m. balandžio 22 d. Europos ekonomikos ir socialinių reikalų komiteto nuomonę „Bendros Europos transporto erdvės kūrimo planas. Pažanga ir uždaviniai“,
- atsižvelgdamas į savo 2011 m. gruodžio 15 d. rezoliuciją „Bendros Europos transporto erdvės kūrimo planas. Konkurencingos efektyviu išteklių naudojimu grindžiamos transporto sistemos kūrimas“<sup>1</sup>,
- atsižvelgdamas į savo 2010 m. liepos 6 d. rezoliuciją dėl darniojo ateities transporto<sup>2</sup>,
- atsižvelgdamas į savo 2007 m. liepos 12 d. rezoliuciją „Išlaikyti judėjimą Europoje. Tvarusis judumas mūsų kontinente“<sup>3</sup>,
- atsižvelgdamas į savo 2003 m. vasario 12 d. rezoliuciją dėl Komisijos baltosios knygos „Europos transporto politika 2010 metams. Laikas apsispręsti“<sup>4</sup>,
- atsižvelgdamas į Komisijos baltąją knygą „Europos transporto politika 2010 metams. Laikas apsispręsti“ (COM(2001)0370),

---

<sup>1</sup> OL C 168 E, 2013 6 14, p. 72.

<sup>2</sup> OL C 351 E, 2011 12 2, p. 13.

<sup>3</sup> OL C 175 E, 2008 7 10, p. 556.

<sup>4</sup> OL C 43 E, 2004 2 19, p. 250.

- atsižvelgdamas į būsimą 2015 m. gruodžio mėn. Jungtinių Tautų bendrosios klimato kaitos konvencijos šalių konferenciją COP21,
  - atsižvelgdamas į energetikos sąjungos dokumentų rinkinį ir Komisijos komunikatą „Atsparios energetikos sąjungos ir perspektyvios klimato kaitos politikos pagrindų strategija“ (COM(2015)0080),
  - atsižvelgdamas į 2014 m. spalio 23 ir 24 d. Europos Vadovų Tarybos išvadas dėl 2030 m. klimato ir energetikos politikos strategijos,
  - atsižvelgdamas į Komisijos komunikatą „Europos bendrosios skaitmeninės rinkos strategija“ (COM(2015)0192),
  - atsižvelgdamas į Komisijos komunikatą „Konkurencingos efektyviu išteklių naudojimu grindžiamos judumo sistemos mieste kūrimas“ (COM(2013)0913),
  - atsižvelgdamas į savo 2011 m. rugsėjo 27 d. rezoliuciją dėl 2011–2020 m. Europos kelių eismo saugos<sup>1</sup>,
  - atsižvelgdamas į Darbo tvarkos taisyklių 52 straipsnį,
  - atsižvelgdamas į Transporto ir turizmo komiteto pranešimą (A8-0246/2015),
- A. kadangi Baltojoje knygoje dėl transporto nustatyta plataus užmojo Europos transporto sistemos pertvarkymo ir tikros bendros Europos transporto erdvės sukūrimo darbotvarkė;
  - B. kadangi transporto sektorius yra pagrindinis ES ekonomikos variklis, jame dirba apie 10 mln. žmonių, jis sudaro apie 5 proc. BVP ir turėtų toliau pirmuoti užtikrinant ekonomikos augimą ir naujų darbo vietų kūrimą ir skatinant konkurencingumą, tvarų vystymąsi ir teritorinę sanglaudą;
  - C. kadangi Europos transporto sektorius pirmauja pasaulyje tiek gamybos, tiek transporto paslaugų srityse ir kadangi itin svarbu, kad visų rūšių Europos transportas toliau vystytų, investuotų ir tvariai atsinaujintų siekdamas išsaugoti savo technologinį pranašumą pasaulyje, toliau visame pasaulyje skleistų savo standartus ir išsaugotų konkurencinę padėtį pasaulinėje ekonomikoje, kuriame atsiranda vis daugiau naujų galingų dalyvių ir naujų verslo modelių;
  - D. kadangi mūsų visuomenės gyvenimo sąlygos keičiasi dėl skaitmeninimo, urbanizacijos, globalizacijos ir demografinių pokyčių, todėl mums reikia keisti esamas transporto politikos paradigmas, kad jos tiktų ateities iššūkiams įveikti;
  - E. kadangi transportas yra laisvo asmenų, prekių ir paslaugų judėjimo laidas, kuriuo grindžiama bendroji rinka, o laisvas judėjimas yra tiek galinga Sąjungos integracijos varomoji jėga, tiek labai svarbus Europos pramonės bei prekybos efektyvumo veiksnys;
  - F. kadangi transportas ir toliau priklausomas beveik vien tik nuo iškastinio kuro ir yra vienintelis sektorius, kuriame per pastaruosius 25 metus išmetamų šiltnamio efekta sukeliančių dujų kiekis išaugo ir, jeigu ekonomika nebūtų pablogėjusi, jų būtų išmetama

---

<sup>1</sup> OL C 56 E, 2013 2 26, p. 54.

dar daugiau;

- G. kadangi būtina nedelsiant pagerinti transporto sistemos energijos vartojimo efektyvumą ir jos tvarumą ir ekonomiškai efektyviai sumažinti jos priklausomybę nuo naftos ir iškastinių energijos išteklių, nesumažinant jos konkurencingumo ir judumo bei siekiant Baltojoje knygoje nustatytų tikslų;
- H. kadangi pažangūs tvarūs biodegalai, ypač gaminami perdirbant atliekas ir liekanas laikantis atliekų tvarkymo hierarchijos<sup>1</sup>, yra nepanaudota galimybė sumažinti Europos transporto sistemos priklausomybę nuo naftos ir sumažinti transporto sektoriaus išmetamų šiltnamio efektą sukeliančių dujų kiekį;
- I. kadangi būtina užtikrinti, kad per sutartus terminus būtų sėkmingai sukurtas transeuropinis transporto tinklas (TEN-T), efektyviai sujungti visų ES regionų transporto tinklai, geografiškai nutolę regionai sujungti su ES centru ir panaikinti infrastruktūros išsivystymo ir priežiūros lygio skirtumai, ypač tarp ES rytinių ir vakarinių dalių;
- J. kadangi investicijos į transporto infrastruktūrą daro teigiamą poveikį ekonomikos augimui, darbo vietų kūrimui ir prekybai, todėl būtina panaikinti kliūtis privačioms investicijoms į transporto infrastruktūrą;
- K. kadangi paprastai transporto infrastruktūrai reikia ilgalaikio finansavimo ir kadangi pastaruoju metu investicijų lygis krito dėl teisės aktų leidėjų, projektų įgyvendintojų ir finansų sektoriaus savitarpio nepasitikėjimo;
- L. kadangi daugelį metų buvo gerokai per mažai investuojama į viešąją transporto infrastruktūrą visoje ES ir kadangi geresnė pėstiesiems, vyresnio amžiaus asmenims ir riboto judumo keleiviams skirta infrastruktūra yra Sąjungos tikslų dalis ir jai reikia skirti papildomų lėšų;
- M. kadangi vienas svarbiausių Baltosios knygos tikslų turėtų būti užtikrinti, kad pagrindiniu transporto politikos tikslu taptų žmonės, taip pat jų, kaip keleivių, teisės;
- N. kadangi inovacijos ir pažangios transporto sistemos turėtų atlikti ypatingą vaidmenį vystant šiuolaikinę, veiksmingą, tvarią ir visiems prieinamą sąveikią Europos transporto sistemą;
- O. kadangi daugiarūšio transporto tinklai ir įvairių rūšių transporto ir paslaugų integracija gali būti labai naudingi dalykai gerinant keleivinio ir krovininio transporto jungtis ir veiksmingumą, taip padedant mažinti išmetamą anglies junginių ir kitų žalingų teršalų kiekį;
- P. kadangi neįmanoma sukurti tikros bendros Europos transporto erdvės, jeigu valstybės narės tinkamai neįgyvendins ES teisės aktų ir, jei būtina, nesupaprastins galiojančios reglamentavimo sistemos siekiant užtikrinti didesnę teisinę aiškumą ir geresnę vykdymo užtikrinimą;
- Q. kadangi būtina panaikinti išlikusias kliūtis, techninius nesuderinamumus ir sudėtingas

---

<sup>1</sup> Kaip apibrėžta 2008 m. lapkričio 19 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyvos 2008/98/EB dėl atliekų ir panaikinančios kai kurias direktyvas 4 straipsnyje.

administracines procedūras, kurie trukdo siekti visiškai integruotos transporto sistemos, taip pat būtina panaikinti naujas valstybėse narėse nustatytas priemones, dėl kurių kyla kliūčių laisvam prekių ir paslaugų judėjimui;

- R. kadangi siekiant toliau atverti rinką, reikia kartu gerinti darbo vietų kokybę ir užtikrinti deramas darbo sąlygas, aukštą paslaugų lygį ir sąžiningą konkurenciją visose valstybėse narėse;
- S. kadangi iš paskutinės Komisijos Europos Sąjungos kelių saugumo politikos ataskaitos<sup>1</sup> matyti, kad 2014 m. mirčių keliuose sumažėjo 1 proc., o tai yra gerokai mažiau, palyginti su 2012 m. ir 2013 m. užfiksuotu 8 proc. lygiu;

### ***Baltosios knygos įgyvendinimas ir laikotarpio vidurio peržiūra***

1. teigiamai vertina Komisijos ketinimą įvykdyti Baltosios knygos laikotarpio vidurio peržiūrą siekiant įvertinti pasiektą pažangą ir pasiūlyti tolesnius veiksmus siekiant tikslų; mano, kad nors ir per anksti visapusiškai įvertinti politikos priemones, kurių buvo imtasi nuo tada, kai patvirtinta Baltoji knyga, rezultatų apžvalga būtina siekiant įvertinti, kaip įgyvendintos jos priėdė išvardytos 40 iniciatyvų ir 131 veiklos sritis;
2. pakartoja, kad remia Baltojoje knygoje ir jos dalyje „Dešimt konkurencingos ir efektyvaus išteklių naudojimo transporto sistemos tikslų – kriterijai, pagal kuriuos vertinama, ar pavyko pasiekti planinį rodiklį išmetamųjų teršalų sumažinti 60 proc.“ išdėstytus tikslus; pabrėžia, kad vykdant laikotarpio vidurio peržiūrą reikia ir toliau saukti bent jau tokius pat aukštus tikslus, kaip ir 2011 m. išdėstyti tikslai, ir siūlyti konkrečias, realistiškas ir žiniomis pagrįstas priemones ir iniciatyvas, kurios padėtų greičiau dėti daugiau pastangų ir šias pastangas suderinti; ragina Komisiją įvertinti, ar Baltojoje knygoje išvardytų veiksmų pakanka norint pasiekti pagrindinių tikslų, ir pasiūlyti papildomų teisėkūros priemonių;
3. ragina Komisiją atnaujinti Baltojoje knygoje išdėstytus planinius išmetamųjų teršalų kiekio mažinimo rodiklius, kaip nurodyta 2014 m. vasario 5 d. Parlamento rezoliucijoje dėl 2030 m. klimato ir energetikos politikos strategijos<sup>2</sup> ir 2014 m. spalio 23 ir 24 d. Europos Vadovų Tarybos išvadose dėl 2030 m. klimato ir energetikos politikos strategijos, ir pasiūlyti priemones, kuriomis būtų siekiama padėti valstybėms narėms pasiekti „privalomą ES tikslą – iki 2030 m. ES viduje išmetamų šiltnamio efektą sukeliančių dujų kiekį sumažinti ne mažiau kaip 40 %, palyginti su 1990 m.“ (išmetamųjų teršalų kiekis ATLPS ir ATLPS nepriklausančiuose sektoriuose iki 2030 m. bus mažinamas atitinkamai 43 % ir 30 %, palyginti su 2005 m.“);
4. pabrėžia, kad reikėtų nustatyti tokį 2030 m. transporto išmetamų šiltnamio efektą sukeliančių dujų kiekio sumažinimo planinį rodiklį, kad būtų galima iki 2050 m. pasiekti Baltojoje knygos nustatytą ilgalaikį tikslą 60 proc. sumažinti transporto išmetamų šiltnamio efektą sukeliančių dujų kiekį; atsižvelgdamas į tai ragina Komisiją pasiūlyti visapusišką transporto priklausomybės nuo iškastinio kuro mažinimo strategiją;

---

<sup>1</sup> Kelių eismo saugumas Europos Sąjungoje (angl. *Road safety in the European Union*), Europos Komisija, 2015 m. kovo mėn.

<sup>2</sup> Priimti tekstai, P7\_TA(2014)0094.

### ***Bendrieji principai: perėjimas prie kitų transporto rūšių ir atskirų transporto rūšių ir jų derinių naudojimas***

5. pabrėžia, kad Europos tvari judumo politika turi būti pagrįsta įvairiomis politikos priemonėmis siekiant pradėti ekonomiškai naudoti mažiausiai taršias ir mažiausiai energijos naudojančias transporto priemones; atkreipia dėmesį į tai, kad naudojamų transporto priemonių rūšių keitimas kitomis nėra savaiminis tikslas, bet jis būtinas siekiant atskirti judumą ir tokius neigiamus dabartinės transporto sistemos reiškinius kaip transporto spūstys, oro tarša, triukšmas, nelaimingi atsitikimai ir klimato kaita; pripažįsta, kad ši transporto priemonių rūšių keitimo kitomis politika kol kas nedavė patenkinamų rezultatų; todėl pabrėžia, kad visos transporto rūšys turi būti naudojama optimaliai ir tapti aplinką tausojančiomis, saugiomis ir efektyviai naudojančiomis energiją siekiant užtikrinti aukšto lygio judumą ir aplinkos apsaugą;
6. mano, kad keleivinio ir krovinio transporto vystymas labai priklauso nuo veiksmingo įvairių rūšių transporto naudojimo ir kad Europos transporto politika turėtų būti pagrįsta veiksmingu atskirų transporto rūšių ir jų derinių naudojimu, kai įmanoma, pirmenybę teikiant mažiausiai energijos naudojančioms ir tvariausioms transporto rūšims; mano, kad tai lems geriausią atskirų transporto rūšių suderinimą ir sukurs atskirų transporto rūšių sąveiką, skatins tvaresnę transportą ir logistikos grandines ir gerins tinkamai sujungtus atskirų rūšių transporto srautus transporto mazguose;

### ***Moderni infrastruktūra ir pažangus finansavimas***

7. ragina Komisiją pateikti pasiūlymą dėl visų rūšių krovinio ir keleivinio transporto išorės sąnaudų internalizavimo taikant bendrą, darnią ir skaidrią ES metodiką ir atsižvelgiant į kiekvienos transporto rūšies ypatumus, įskaitant nuoseklią išorės sąnaudų, kurios jau įtrauktos, kad būtų išvengta dvigubo apmokestinimo, analizę; ragina parengti konkrečias priemones, kuriomis būtų užtikrinta, tai, kad būtų taikomi principai „naudotojas moka“ ir „teršėjas moka“, įskaitant gaires ir geriausioji praktika, ir užtikrinti vienodas veiklos sąlygas skirtingoms transporto rūšims ir, jei reikia, panaikinti aplinkai žalingas mokesčines subsidijas kartu išlaikant visų ES regionų konkurencingumą;
8. ragina Komisiją pasiūlyti bendrą lengviesiems automobiliams ir mažos keliamosios galios kroviniams transporto priemonėms taikomų nacionalinių kelių mokesčių schemų sistemą, kurią taikant neturėtų būti diskriminuojami trečiųjų šalių gyventojai ir būtų teikiama pirmenybė apmokestinimui pagal nuvažiuotą atstumą; ragina valstybes nares pajamas iš infrastruktūros mokesčių skirti saugios kelių infrastruktūros kūrimui ir priežiūrai ir su transportu susijusių aplinkos problemų sprendimui;
9. pabrėžia, kad siekiant tvaresnės, veiksmingos ir vientisos transporto sistemos ir labiau suderinto keleivių ir krovinių padalijimo atskiroms transporto rūšims viena iš pagrindinių sąlygų yra baigti kurti transeuropinį transporto tinklą; pabrėžia, kad atrenkant projektus, kuriems gali būti skiriamas ES finansavimas, reikia sutelkti dėmesį į devynis pagrindinius transporto tinklo koridorius, trūkstamų grandžių, ypač tarpvalstybinių atkarpų, užbaigimą, kliūčių šalinimą, esamos infrastruktūros tobulinimą, inovatyvius transporto sprendimus, sąveikumą ir daugiarūšių terminalų ir miestų transporto mazgų vystymą; taip pat daugiau dėmesio turėtų būti skiriama Europos pridėtinei vertei, pakraštinių, salų, kalnuotų ir atokiausių regionų sujungimo infrastruktūros plėtojimui ir transeuropinio transporto tinklo sujungimo su kaimyninių

šalių ir šalių kandidačių infrastruktūros tinklais projektų rėmimui;

10. mano, kad ES finansavimas turi atitikti realius investicinius poreikius siekiant iki 2030 m. baigti kurti TEN-T pagrindinį tinklą ir kad Europos infrastruktūros tinklų priemonė (EITP) ir kitos finansavimo priemonės turėtų skatinti investicijas į transporto infrastruktūrą vadovaujantis TEN-T gairėse ir EITP nustatytais kriterijais, pirmenybę teikiant tvarioms transporto rūšims, pvz., geležinkeliams, vidaus vandenių transportui ir trumpųjų nuotolių laivybai; pabrėžia, kad įgyvendinant bendrai finansuojamus projektus turėtų būti atsižvelgiama į tai, kad reikalinga infrastruktūra, kuri būtų naudinga Sąjungai konkurencingumo, ekonominės, socialinės ir teritorinės sanglaudos požiūriu, kuri leistų sumažinti poveikį aplinkai, būtų atspari galimam klimato kaitos poveikiui ir užtikrintų naudotojų sveikatą ir saugumą;
11. ragina smarkiai padidinti Europos infrastruktūros tinklų priemonės (EITP) finansavimą ir ES suteikti daugiau kompetencijos rengiant, įgyvendinant ir finansuojant tarptautinius transporto ir infrastruktūros planus;
12. pabrėžia, kad kelių infrastruktūros kokybė, turinti tiesioginį poveikį kelių eismo saugumui, labai skiriasi visoje ES ir kad daugiau kaip 90 proc. mirčių kelių eismo įvykiuose įvyksta miestų ir kaimų keliuose; pabrėžia, kad veiksmingas šio tipo infrastruktūros finansavimas turi būti toliau skatinamas taikant įvairias ES politikas ir priemones, ypač sanglaudos šalyse; taip pat pabrėžia, kad reikia tinkamai prižiūrėti esamą infrastruktūrą, įskaitant antrinės svarbos kelių tinklą;
13. pabrėžia, kad Europos strateginių investicijų fondas (ESIF), kurį Komisija pasiūlė kaip J. C. Junkerio Investicijų plano Europai dalį, turėtų pirmenybę teikti tvariam transportui ir didesnę visuomeninę, ekonominę ir aplinkosauginę vertę turintiems itin svarbiems transporto infrastruktūros projektams ir būti skirtas projektams, kuriais skatinamas kokybiškų darbo vietų kūrimas, ilgalaikis augimas, konkurencingumas, inovacijos ir teritorinė sanglauda, įskaitant tvarių miestų projektus ir geležinkelių projektus, vadovaujantis ES politiniais tikslais ir teisės aktais (TEN-T gairėmis, EITP); šiuo klausimu daugiau dėmesio verta skirti naujiems finansavimo būdams, pvz., viešojo ir privačiojo sektorių partnerystėms bei koncesijoms, ir verta juos dažniau taikyti; pabrėžia, kad ESIF finansuotųjų projektų atrankos procesas turėtų būti skaidrus ir turėtų apimti atitinkamus suinteresuotuosius viešojo ir privačiojo sektorių subjektus;
14. mano, kad EISF turėtų būti finansuojamas pirmiausia nepaskirstytosiomis ES biudžeto lėšomis ir tik blogiausiu atveju nepanaudotomis programų pagal 2014–2020 m. daugiametės finansinės programos (DFP) 1A išlaidų kategoriją lėšomis; pabrėžia, kad atliekant 2016 m. DFP laikotarpio vidurio peržiūrą reikėtų peržiūrėti garantijų fondo finansavimą ir, remiantis įvairių programų veiklos ir įsipareigojimų vykdymo lygio analize, turėtų būti nustatytos alternatyvios finansavimo galimybės, siekiant kiek galima sumažinti lėšų iš 1A išlaidų kategorijos perkėlimą 2016–2020 m. laikotarpiui; pabrėžia, kad Europos Parlamentas ir Taryba taip pat turėtų svarstyti, kaip būtų galima kuo labiau kompensuoti perkėlimus iš ES programų, dėl kurių sutarta vykdant metinę biudžeto procedūrą ir kurie taikyti ESIF finansuoti kelerius metus prieš DFP vidurio laikotarpio peržiūrą;
15. dar kartą tvirtina remias inovatyvias finansines priemones, kurios padėtų optimizuoti viešąsias išlaidas, palengvindamos privačių lėšų panaudojimą, bet primena, kad daugelis transporto srities projektų nesukuria pakankamai pajamų, kad būtų galima

pasinaudoti būtent šio tipo priemonėmis, todėl jiems reikia paramos dotacijų forma;

16. pabrėžia, kad būtina skubiai diegti ir naudoti pažangias transporto sistemas siekiant veiksmingiau, tvariau ir saugiau naudoti transporto priemones ir esamą infrastruktūrą ir užtikrinti papildomus pajėgumus nešvaistant laiko, lėšų ir žemės naujos infrastruktūros kūrimui; pabrėžia, kad svarbu veiksmingai naudoti dažnius ir pažangių transporto sistemų sąveiką, kad būtų sudarytos sąlygos vientisiems įvairių rūšių transporto srautams ir jo mazgams; ragina laiku įgyvendinti ES palydovinės navigacijos programų įdiegimo ir eksploataavimo etapus ir veiksmingai plėtoti GALILEO ir EGNOS sistemų transporto prietaikas;

### ***Darnus transportas ir judumas mieste***

17. pabrėžia, kad energijos vartojimo efektyvumo gerinimas turėtų būti vienas iš svarbiausių Europos transporto politikos prioritetų; teigia, kad skubiai reikia gerinti išteklių naudojimo efektyvumą visoje transporto sistemoje, siekiant ekonomiškiau naudoti esamus pajėgumus, geriau išnaudoti transporto priemones ir užtikrinti, kad viešasis finansavimas nacionaliniu ir ES lygmeniu būtų skiriamas didžiausią poveikį turinčioms priemonėms;
18. pabrėžia, kad labai svarbu skatinti elektrinį judumą ir elektra varomo viešojo transporto sistemas, taip pat elektros energetikos sektoriuje diegti atsinaujinančiųjų energijos išteklių naudojimą, pirmenybę teikiant tolesniam geležinkelių elektrifikavimui ir tramvajų, troleibusų, elektromobilių, elektrinių dviračių, triračių ir keturračių transporto priemonių, elektra varomų dviračių ir mažų elektra varomų laivų skatinimui; atkreipia dėmesį į dideles šiuolaikinių kabamųjų tramvajų (kabamųjų lynų kelių) galimybes didinant miestų viešojo transporto sistemų pajėgumus, nes jie yra nebrangios ir lengvai įdiegiamos transporto priemonės;
19. pabrėžia, kad svarbu skatinti alternatyvius degalus ir alternatyvias varymo sistemas, ypač tuos, kurie suteikia Europai didesnę technologinę pranašumą, kad būtų sumažinta transporto priklausomybė nuo iškastinio kuro, pagerinta oro kokybė ir sumažintas šiltnamio efektą sukeliančių dujų kiekis; apgailestauja, kad šiomis technologijomis nebuvo pakankamai pasinaudota, ypač viešojo transporto srityje;
20. pažymi, kad viešojo transporto naudojimas miestuose nėra aiškiai nustatytas dešimtyje Baltojoje knygoje išdėstytų tikslų; mano, kad turėtų būti nustatytas naujas tikslas – iki 2030 m. padvigubinti viešojo transporto naudojimą miestuose; todėl pabrėžia, kad reiktų imtis priemonių siekiant įdiegti įrangą ir infrastruktūrą, kuri sudarytų daugiau galimybių viešojo transporto naudotojų, įskaitant vyresnio amžiaus ar neįgalius žmones ir viešąjį transportą daliai savo kelionės naudojančius dviratininkus, judumui nuo durų iki durų; pabrėžia, kad norint pasiekti šį tikslą reikia atitinkamų investicijų, ypač siekiant užtikrinti nuoseklią viešojo transporto infrastruktūros priežiūrą ir plėtrą; todėl ragina valstybes nares užtikrinti pakankamą, ilgalaikį ir patikimą finansavimą miestų viešojo transporto infrastruktūros projektams;
21. ragina Komisiją padėti vietos, regionų ir nacionalinėms valdžios institucijoms ir suinteresuotiesiems subjektams rasti esamų ir naujų ES viešojo transporto finansavimo galimybių ir kurti inovatyvias viešojo ir privataus sektorių partnerystės sistemas; atkreipia dėmesį į tai, kad daug ko galima išmokti iš Europos Audito Rūmų specialiosios ataskaitos (Nr. 1/2014) „ES remiamų viešojo miesto transporto projektų

veiksmingumas“, kurioje įvertintas ES struktūrinių fondų bendrai finansuojamų miestų viešojo transporto projektų įgyvendinimas ir veiksmingumas ir tai, kiek jais tenkinami naudotojų poreikiai ir kokių mastu juos įgyvendinant pasiekti su naudojimu susiję tikslai;

22. pabrėžia, kokie svarbūs tvaraus miesto judumo planai kaip priemonė, padedanti miestams veiksmingiau naudoti transporto infrastruktūrą ir paslaugas ir tvariai užtikrinti geresnę skirtingų judumo rūšių integraciją miestuose ir tokiu būdu prisidėti mažinant oro ir akustinę taršą, išmetamą CO<sub>2</sub> kiekį, spūstis ir eismo įvykių skaičių; ragina Komisiją toliau remti tvaraus miesto judumo planų kūrimą ir populiarinimą; pabrėžia, kad reikėtų sistemingiau naudoti Europos struktūrinius ir investicijų fondus miestuose, kurie yra parengę integruotą vietos transporto planą, pvz., tvaraus miesto judumo planą, ir nustatę atitinkamus veiksmus vadovaudamiesi atitinkamuose teisės aktuose nustatytais kriterijais;
23. ragina Komisiją bendradarbiauti su viešojo transporto operatoriais ir valdžios institucijomis siekiant užtikrinti, kad pasitelkiant įvairias žiniasklaidos priemones naudotojams būtų teikiama kelionių informacija, be kita ko, ir informacija, tenkinanti neįgaliųjų poreikius, ir ragina imtis svarbesnio vaidmens nustatant miestų viešojo transporto sistemų tobulinimo ES mastu taikomą geriausią praktiką ir sąlygas; ragina Komisiją ir valstybes nares toliau taikyti įpareigojimą miestų transporto sistemoms sujungti miestų centrus su periferinėmis vietovėmis;
24. pabrėžia, jog miestų zonoms reikia tam tikro lankstumo, kad jos galėtų įvykdyti ES teisės aktuose numatytus įsipareigojimus, visapusiškai laikydamosi subsidiarumo principo ir užtikrindamos, kad judumo sprendimai būtų pritaikyti konkrečioms jų aplinkybėms;
25. pabrėžia, kad transporto naudotojų elgesys itin svarbus plėtojant darnesnes transporto sistemas; ragina teikti iniciatyvas, kurios skatintų ir įgalintų naudotojus, ypač jaunimą, rinktis saugius ir tvaresnius transporto būdus (ėjimą pėsčiomis, važiavimą dviračiu, įskaitant dalijimąsi dviračiais ir dviračių nuomą, viešąjį transportą, dalijimąsi automobiliais, dalijimąsi vienu automobiliu), kurie galėtų būti įdiegti saugioje infrastruktūroje, taip pat ragina užtikrinti kelionių planavimo galimybes ir informavimą realiuoju laiku, kad būtų sudarytos palankios sąlygos naudotis skirtingomis transporto rūšimis pasitelkiant pažangias transporto sistemas; ragina Komisiją nustatyti kelių rūšių transporto derinimo geriausios patirties pavyzdžius, kuriuos būtų galima įgyvendinti ir kitose miestų aglomeracijose;
26. pabrėžia, kad reikia geresnių nacionalinių ir ES duomenų apie transporto naudotojų elgesį, ypač apieėjimą pėsčiomis, važiavimą dviračiu ir skirtingų lyčių asmenų keliavimo būdus, šiais duomenimis naudotųsi vietos valdžios institucijos, formuodamos savo miesto judumo politiką;
27. pabrėžia, kad svarbu imtis priemonių regioniniams dviračių takų tinklų tvarkymo ir plėtros planams didžiuosiuose Europos regionuose remti, siekiant padidinti piliečių atsakomybę už aplinkos uždavinių sprendimą, suteikti visiems galimybę naudotis dviračiais, sumažinti triukšmą, transporto spūstis ir miestų taršą;
28. pabrėžia, kaip svarbu išnagrinėti naujų judumo formų, įskaitant dalijimąsi vienu automobiliu, kurias padeda įgyvendinti dalijimosi ekonomikos modelis, teigiamą



poveikį visuomenei; mano, jog valstybėms narėms svarbu keistis geriausia patirtimi, kad teisės aktai būtų derinami atsižvelgiant į šias novatoriškas judumo „nuo durų iki durų“ platformas;

29. ragina Komisiją skirtingose valstybėse narėse stebėti padėtį, susijusią su transporto tinklų bendrovių, siejančių vairuotojus ir keleivius, veikla (geriausias pavyzdys bendrovė „Uber“) ir atlikti teisinių, socialinių, ekonominių ir ekologinių šių bendrovių veikimo pasekmių analizę, prireikus, ją papildant atitinkamomis priemonėmis bei rekomendacijomis dėl inovatyvių naujų paslaugų kūrimo ir atsižvelgiant į teikiamas taksi paslaugas;
30. ragina Komisiją reikalauti, kad valstybės narės nustatytų bendravežėjų transporto įmonių ir įprastų taksi bei tarp miestinio transporto įmonių sąžiningos konkurencijos sąlygas, susijusias su mokesčių ir saugos teisės aktu, viešųjų paslaugų įsipareigojimų ir įdarbinimo sąlygų laikymusi;
31. pabrėžia, kad variklinės dviratės transporto priemonės (motociklai, motoroleriai ir mopedai) ir vis dažniau elektra varomos dviratės ir triratės transporto priemonės atlieka svarbų vaidmenį siekiant tvaraus judumo, ypač miestuose, kur jie prisideda prie kovos su spūstimis ir stovėjimo vietų problemomis ir išsprendžia smulkios logistikos klausimą; todėl primygtinai teigia, kad reikėtų tinkamai atsižvelgti į šių transporto priemonių tipinę konstrukciją ir susijusius privalumus ir juos išdėstyti ES transporto teisės aktuose ir gairėse;
32. ragina labiau optimizuoti tiekimo grandinę miestų zonose; miestų krovinių transporto priemonės neproporcingai daug prisideda prie oro taršos bei triukšmo ir didina spūstis; planuojant miestų logistikos priemones turėtų būti optimizuojamas transportas ir ekonomiškai taikomos naujoviškos operacijos, technologijos ir verslo modeliai; geriau parenkant transporto rūšis ir transporto priemones galima užtikrinti, kad transporto sprendimas būtų optimaliai suderintas su konkrečiais siuntos reikalavimais ir su atitinkamu miestu;
33. pabrėžia, kokie svarbūs miestų zonų pakraščiuose esantys logistikos sandėliai, dėl kurių prekes į jų paskirties vietą galima pervežti koordinuotai, naudojantis efektyviausiai energiją naudojančiomis transporto priemonėmis;

### ***Žmonės – transporto politikos tikslas***

34. kelių eismo saugumo klausimu ragina:
  - skubiai patvirtinti tikslą iki 2020 m. 40 proc. sumažinti sunkiai sužeistų asmenų skaičių ir parengti su juo susijusią visavertę ES strategiją; ragina valstybes nares nedelsiant pateikti aktualius statistinius duomenis, kad Komisija galėtų nustatyti tą tikslą ir parengti strategiją,
  - stiprinti veiksmus, kuriais siekiama sumažinti žūstančiųjų ir sužalojamų keliuose asmenų skaičių, ypatingą dėmesį skiriant pagrindinėms eismo įvykių priežastims, įskaitant vairavimą apsvaigus nuo alkoholio ir narkotikų, viršijant greitį ir neužsegus saugos diržų,
  - imtis veiksmų, kad būtų pasiektas 2020 m. kelių eismo saugumo planinis rodiklis – mažiau negu 15 000 nukentėjusiųjų, t. y. ES ir nacionaliniu lygmeniu nustatyti ir

įgyvendinti ekonomiškai kelio eismo saugumo priemones,

- imtis veiksmų, kad būtų sumažintas eismo įvykių, į kuriuos patenka pažeidžiami eismo dalyviai, ypač dviračių transporto priemonių vairuotojai, miestų teritorijose vaikstantys pėstieji ir vyresnio amžiaus vairuotojai, skaičius,
- būsime transporto dokumentų rinkinyje ir atliekant 2011–2020 m. Komisijos kelio eismo saugumo programos laikotarpio vidurio peržiūrą nustatyti kelio eismo saugumo priemones,
- peržiūrėti Direktyvą (ES) 2015/413, kuria sudaromos palankesnės sąlygos keisti informacija tarpvalstybiniu lygmeniu apie kelio eismo saugumo taisyklių pažeidimus, ir stengtis išplėsti šios direktyvos taikymą ES kaimyninėse šalyse,
- persvarstant direktyvą 2008/96/EB dėl kelio infrastruktūros saugumo valdymo jos keturias pagrindines priemones pradėti taikyti kitoms kelio tinklo dalims, įskaitant visas greitkelio ir kaimo bei miestų kelio dalis,
- kaip siūloma veiksmų plane ir apibrėžta Intelektinių transporto sistemų direktyvoje (2010/40/ES), imantis veiksmų pirmenybę teikti pažeidžiamiems kelio eismo dalyviams,
- persvarstyti profesionalių vairuotojų mokymų ir kvalifikacijos direktyvą siekiant aiškiau išdėstyti jos nuostatas, taip pat skatinti ir kurti visų transporto priemonių naudotojų mokymo sistemas, kuriose dalyvaujama jau įgijus vairuotojo pažymėjimą,
- pasiūlyti 2016 m. persvarstyti Bendrosios saugos reglamentą ((EB) Nr. 661/2009) ir Pėsčiųjų apsaugos reglamentą ((EB) Nr. 78/2009) siekiant parengti privalomas sunkiasvorių krovininių transporto priemonių projektavimo ir saugos, tiesioginio matymo, susidūrimo rodiklių ir pėsčiųjų apsaugos taisykles pirmenybę teikiant pažeidžiamiems eismo dalyviams,
- į naujus lengvuosius automobilius ir komercines transporto priemones dažniau diegti pagalbos vairuotojui saugos sistemas, pavyzdžiui, automatinio stabdžio, atstumo nustatymo, išpėjimo apie nukrypimą nuo kelio juostos, automatinio išpėjimo apie nusidėvėjusias padangas, pažangiąją greičio apribojimo, pagalbos iškvietos paslaugos „eCall“ ir sąveikias pažangias transporto sistemas;
- peržiūrėti Trečiąją vairuotojo pažymėjimų direktyvą ir nustatyti šias priemones:
  - privalomą vairuotojų mokymą naudoti naujomis transporto priemonių funkcijomis (pagalbos vairuotojui sistemomis),
  - antrą vairuotojo pažymėjimo įgijimo etapą,
  - eismo saugumo įgūdžių lavinimą visą gyvenimą,
  - gebėjimo vairuoti transporto priemonę testą ir
  - eismo taisykles, pvz., dėl alkoholio, narkotikų ar agresijos, pažeidusių asmenų medicininį ir psichologinį patikrinimą;

- nustatyti ES mastu suderintą 0,0 ‰ alkoholio kiekio kraujyje ribą, taikytiną pradedantiesiems vairuotojams pirmuosius dvejus metus ir profesionaliems vairuotojams;
35. pabrėžia, kad, nors per pastaruosius metus buvo padaryta didelė pažanga didinant kelių eismo saugumą, padėtis valstybėse narėse tebėra skirtinga ir reikia tolesnių priemonių, kad būtų pasiektas ilgalaikis visiškai saugaus eismo tikslas; pažymi, kad kelių eismo saugumas neatsiejamas nuo visų kelių eismo dalyvių pagarbaus elgesio ir kad siekiant šio tikslo didesnis vaidmuo turi tekti švietimui šeimose ir mokyklose;
  36. pabrėžia, kad reikia baigti kurti kelevių teisių teisinę sistemą ir tuo tikslu priimti priemones, kuriomis būtų siekiama panaikinti visas galimas spragas teisės aktuose ir kurios būtų taikomos daugiaraūšiu transportu keliaujantiems keleviams bei užtikrintų sąžiningą įvairių transporto rūšių konkurenciją, atsižvelgiant į specifinius transporto rūšių skirtumus, teisinę atsakomybę už atskiras kelionės dalis ir įvairių transporto rūšių sąveiką; dar kartą ragina priimti Kelevių teisių chartiją, kurioje būtų nustatytos pagrindinės kelevių teisės, taikytinos visoms transporto rūšims ir atsižvelgiama į kiekvienos transporto rūšies ypatybes ir į kurią būtų įtrauktas skyrius dėl kelionių daugiaraūšiu transportu, kad būtų padidintas ES taisyklių matomumas ir užtikrintas geresnis jų laikymasis; ragina parengti iniciatyvas, kuriomis būtų skatinamos ir užtikrinamos kelionių daugiaraūšiu transportu informacijos, planavimo ir bilietų pardavimo paslaugos; taip pat prašo imtis priemonių siekiant gerinti transporto kokybę ir sudaryti palankesnes sąlygas vyresnio amžiaus žmonių, riboto judumo ir neįgalių kelevių laisvai prieigai prie transporto paslaugų, taip pat labiau atsižvelgti į kelevių specialiuosius poreikius, pvz., dviratinkų, vežančių savo dviračius traukiniais, poreikius;
  37. ragina, siekiant užtikrinti vieną iš pagrindinių visų žmonių teisių – teisę į individualų judumą – ir visų pirma atsižvelgiant į neįgaliųjų ir vyresnio amžiaus žmonių poreikius, daugiau investuoti į atitinkamų pagalbos vairuotojui sistemų mokslinius tyrimus ir vystymą;
  38. pažymi, kad geresnis nemokamo arba pigaus plačiajuosčio ryšio, judriojo ryšio tinklų, belaidžio interneto ir kitų skaitmeninių paslaugų prieinamumas viešajame transporte ir stotyse pagerintų asmeninį judumą;
  39. ragina parengti ES planą, kurį įgyvendinant būtų siekiama sukurti vientisą Europos daugiaraūšio kelevinio transporto sistemą; pagal šį planą turėtų būti nustatyti pagrindiniai esamam TEN-T tinklui priklausantys Europos daugiaraūšio kelevinio transporto koridoriai, sutelkiami viešojo ir privačiojo sektoriaus ištekliams, suderinamos esamos iniciatyvos ir sutelkiama parama ES lėšomis;
  40. ragina Komisiją ir valstybes nares imtis spęsti klausimus, susijusius su visų rūšių transporto rūšių darbo kokybe, visų pirma su tokiais aspektais kaip mokymas, sertifikavimas, darbo sąlygos ir karjera, kad būtų kuriamos kokybiškos darbo vietos, plėtojami reikiami įgūdžiai ir didinamas ES vežėjų konkurencingumas ir judumas; pabrėžia, kad svarbu spęsti darbuotojų kaitos ir senėjimo transporto sektoriuje problemą ir kad būtina skubiai šio sektoriaus darbo vietas padaryti patrauklias naujoms kartoms;
  41. pabrėžia, kad labai svarbu transporto darbuotojams užtikrinti vienodą ir sąžiningą

elgesį, geras įdarbinimo ir darbo sąlygas ir sukurti saugią darbo aplinką; todėl ragina Komisiją pateikti konkrečių ir neatidėliotinių priemonių ir (arba) iniciatyvų, skirtų socialiniams klausimams, susijusiems su įvairių rūšių transportu, spręsti, siekiant skatinti kurti transporto darbuotojams aukštos kokybės darbo vietas ir darbo sąlygas ir užtikrinti sąžiningą ir neiškraipytą transporto operatorių konkurenciją; ragina Komisiją atidžiai stebėti, kaip valstybės narės taiko ir užtikrina ES socialinės teisės aktų visų rūšių transportui įgyvendinimą;

42. pabrėžia, kad taip pat reikia parengti priemones, skirtas moterų dalyvavimui transporto darbo rinkoje padidinti, panaikinti galimas esamas kliūtis ir užtikrinti vienodą požiūrį į vyrus ir moteris, pašalinant esamus trūkumus darbo užmokesčio ir paaukštinimo tarnyboje srityse;
43. ragina Komisiją užtikrinti, kad pasiūlymai dėl paslaugų visų rūšių transporto rinkose atvėrimo būtų įgyvendinami kartu užtikrinant tinkamą ES socialinės apsaugos srities teisės aktų įgyvendinimą ir, jei reikia, užtikrinant paramos priemones tam, kad būtų išvengta socialinių sąlygų skirtumų įvairiose valstybėse narėse; pabrėžia, kad transporto rinkų atvėrimas neturėtų lemti socialinio dempingo, prastesnės kokybės paslaugų, mažiau viešųjų paslaugų, nereikalingos administracinės naštos, nesąžiningos verslo praktikos ar sąžiningos konkurencijos iškraipymo; jis taip pat turėtų panaikinti vidaus rinkos susiskaidymą ir užkirsti kelią monopolijų kūrimuisi ar varžymuisi dėl transporto sektoriaus darbuotojų žemesnių socialinės apsaugos standartų;

#### ***Konkurencinga, veiksminga, saugi, integruota ir sąveiki transporto sistema***

44. pabrėžia, kad skaitmeninimas yra labai svarbus siekiant pagerinti transporto sektoriaus efektyvumą ir našumą; pabrėžia, kad reikia geriau naudotis skaitmeninių technologijų teikiamomis galimybėmis ir skatinti naujas transporto paslaugas, taip pat naujus verslo ir paskirstymo modelius tam, kad būtų skatinamas ekonomikos augimas, konkurencingumas ir darbo vietų kūrimas; taip pat pabrėžia, kad reikia parengti reglamentavimo sistemą, teikiančią galimybių įgyvendinti bandomuosius projektus, kuriais siekiama Europoje įdiegti pažangų automatizuotą transportą; šiomis aplinkybėmis pažymi svarbų MVĮ ir verslą pradedančių įmonių vaidmenį skatinant naujovių diegimą transporto sektoriuje;
45. ragina Komisiją persvarstant baltąją knygą taikyti integruotą požiūrį (sąveikumas, tarpusavio sujungiamumas ir įvairiarūšio transporto naudojimas), apimančių informacinių ir ryšių technologijų (IRT) sistemas; be to, primena Komisijai, kad norint pasiekti plataus užmojo modalinį pokytį, taip pat sumažinti pervežimų naudojantis ekologiška logistika, tinkamomis judumo valdymo priemonėmis ir taikant skaitmeninimą, reikia technologinę pažangą derinti su elgsenos pokyčiais;
46. pabrėžia, kad įgyvendinant Europos tvaraus judumo politiką būtina susipažinti su visų rūšių transporto, koridorių ir tinklų sąveika ir sutelkti dėmesį į pagrindinių transporto mazgų, miestų teritorijų, tarpusavio jungimosi taškų, perkrovimo platformų ir uostų poreikius; judumas turėtų būti suvokiamas kaip sistema, o ne kaip pavienių rūšių transporto rinkinys;
47. ragina standartizuoti vežimui įvairiarūšiu transportu naudojamus krovimo vienetus, atsižvelgiant į vežimui pasauliniu transportu naudojamus krovimo vienetus ir transporto priemonių matmenis, taip pat ragina nustatyti vienodas pakrovimo saugos taisykles,

siekiant optimizuoti įvairiarūšį transportą ir pagerinti saugumą;

48. teigia, kad reikėtų sumažinti biurokratinės kliūtis visų rūšių transportui; ragina labiau supaprastinti ir suderinti dokumentus, taip pat administracines ir muitines procedūras, kurios turėtų būti praktiškos, efektyvios ir veiksmingos visiems subjektams visoje logistikos grandinėje; ragina Komisiją pateikti pasiūlymą dėl daugiarūšio prekių transporto elektroninės sistemos (e. kroviniai) parengimo siekiant užtikrinti nepertraukiamą elektroninės informacijos srautą visoje transporto logistikos grandinėje, atsižvelgiant į esamas puikiai veikiančias priemones, sąveikas, pasaulinius pasiekimus ir geriausią patirtį;
49. ragina nustatyti naują tikslą, kartu imantis reikiamų priemonių jam įgyvendinti, kad iki 2030 m. 50 proc. dabartinio pavojingų krovinių pervežimo ES būtų atliekama naudojant tvaresnių rūšių transportą, pvz., geležinkelių ir vidaus vandenų kelių, visiškai laikantis Direktyvos 2008/68/EB dėl pavojingų krovinių vežimo vidaus keliais nuostatų;
50. ragina Komisiją supaprastinti pavojingų prekių vežimo įvairiarūšiu transportu taisykles taip užtikrinant skirtingų rūšių transporto suderinamumą;
51. ragina Komisiją ir valstybes nares išnagrinėti krovinių gabenimo vamzdynais ir ciklinės logistikos galimybes ir remti šios sistemos įdiegimą, kaip perspektyvią tvarios transporto sistemos koncepciją;
52. pabrėžia svarbų transporto sektoriaus vaidmenį turizmo plėtrai, ypač atokesniuose ir šiuo metu sunkiai pasiekiamuose Sąjungos regionuose;
53. pabrėžia, kad Europos transporto mazgai jungia Europą su likusiu pasauliu ir kad Europa turi išlaikyti savo tiesiogines jungtis su visomis pasaulio dalimis, užtikrindama, kad Europos vežėjai vykdytų tiesioginius skrydžius iš savo transporto mazgų į kitus žemynus ir išlaikytų Europos aviacijos sektoriaus darbo vietas ir jo augimą; pabrėžia, kad ES vidaus skrydžiai ne tik užtikrina judumą vidaus rinkoje, bet taip pat atlieka labai svarbų jungiamųjų skrydžių vaidmenį siekiant išlaikyti jungtis ES transporto mazguose; Įgyvendinant ES politiką turi būti užtikrinamas efektyvus ir konkurencingas jungiamųjų skrydžių tinklas, skirtas Europos transporto mazgams stiprinti, mažinant išlaidas iki visame pasaulyje konkurencingo lygio ir užtikrinant sąžiningą konkurenciją su trečiųjų šalių vežėjais; ES valstybėms narėms reikia darnios bendros politikos tam, kad dėl Persijos įlankoje ir Turkijoje esančių transporto mazgų nebūtų toliau prarandamos tiesioginės jungtys tarp Europos, Azijos ir Afrikos; todėl ragina Komisiją šiuos tikslus įtraukti į visus ES aviacijos teisės aktus ir jais vadovautis derybose su trečiosiomis šalimis;
54. ragina sustiprinti mokslinių tyrimų ir technologijų politiką siekiant skatinti inovacijas transporto sektoriuje; mano, kad ši politika, kuriai būtina numatyti tinkamą finansavimą, turėtų būti rengiama bendradarbiaujant su visais suinteresuotaisiais subjektais, įskaitant piliečių ir vartotojų atstovus, siekiant suprasti šio sektoriaus poreikius ir, atitinkamai, turėtų užtikrinti geresnę ES lėšų paskirstymą, visų pirma pagal programą „Horizontas 2020“; mano, kad pirmenybę reikėtų teikti aiškiai Europos pridėtinę vertę turintiems projektams, kuriais siekiama mažinti transporto priklausomybę nuo iškastinio kuro ir remti efektyviai energiją vartojančių rūšių transportą (įskaitant vaikščiojimą ir važinėjimą dviračiu), didinti tiekimo grandinės efektyvumą ir skaidrumą, gerinti transporto prieinamumą, saugą, ir saugumą, taip pat eismo valdymą ir mažinti

administracinę našta; mano, kad ypatingą dėmesį reikėtų skirti radikalioms technologijoms transporto srityje, pvz., automatinio ar nuotolinio valdymo transporto priemonėms, kaip antai bepiločiai orlaiviai ir transporto priemonės be vairuotojų;

55. ragina tokio pat lygio pastangas dėti švietimo srityje, siekiant skatinti naujų studijų krypčių ir mokymo, ypač profesinio ir aukštesnio lygio, procesų, skirtų įgyti naujiems įgūdžiams ir profesijoms, kurių poreikis atsiras dėl pažangiojo judumo, atsiradimą;
56. pabrėžia, kad svarbu remti ES mokslinių tyrimų, technologinės plėtros ir inovacijų bendrąsias programas siekiant užtikrinti švaresnius degalus ir aukšto lygio technologinę pažangą, pvz., rafinuotų biodegalų srityje;
57. ragina pagal programą REFIT ir vėliau atliekant ES teisės aktų poveikio vertinimą bendrai persvarstyti Europos vairuotojo pažymėjimų ir saugos reikalavimus bei su transportu susijusias ataskaitų teikimo prievoles, siekiant gerokai sumažinti biurokratijos;
58. pripažįsta be trukdžių veikiančių radijo dažnių svarbą, visų pirma užtikrinant kelių transporto darbuotojų vairavimo ir poilsio laiko kontrolę ir diegiant pažangias transporto sistemas; ragina Komisiją, jei reikia, sukurti tinkamą reglamentavimo sistemą;

#### ***Pasaulinis transporto aspektas***

59. pabrėžia, kad Europos transporto erdvės sukūrimas yra svarbus prioritetas, kuris labai priklauso nuo tarptautinio pripažinimo pagal susitarimus, dėl kurių derėtasi su prekybos partneriais dėl visų rūšių transporto, ypač oro transporto ir jūros transporto, ir kad ES turėtų imtis vis aktyvesnio vaidmens atitinkamose tarptautinėse organizacijose;
60. mano, kad ES, skatindama pasauliniu mastu mažinti priklausomybę nuo iškastinio kuro transporto sektoriuje ir kurti tvarias transporto rūšis ir taip padėdama pasiekti tarptautiniu mastu sutartą tikslą, kad visuotinis atšilimas neviršytų 2°C, turi išlaikyti savo vadovaujamą vaidmenį dedant visuotines pastangas sumažinti transporto teršalų išmetimą laikantis 2012 m. Paryžiaus klimato konferencijos (COP 21) sprendimų;
61. ragina valstybes nares tarpusavyje vadovautis labiau integruotu požiūriu į galimybę taikyti abipusiškumo principą mūsų prekybos santykiuose su trečiosiomis šalimis ir išnagrinėti, ar tikslinga įgyvendinant ES transporto finansavimo politiką priimti papildomą finansavimą iš trečiųjų šalių;
62. pabrėžia, kad eksploatuojant tarptautinius mūsų transporto sistemos vystymo išteklius (naftos, ličio, brangiųjų metalų, biodegalų) reikėtų atsižvelgti į teritorijų, kuriose prekiaujama šiais ištekliais ir iš kurių jie importuojami, teisėtus gyventojų interesus;

#### ***Visų transporto rūšių integravimas siekiant veiksmingesnės, tvarios, konkurencingos, prieinamos ir vartotojams bei patogios piliečiams Europos transporto sistemos***

63. oro transporto srityje ragina:
  - spręsti pagrindinius konkurencingumo iššūkius, su kuriais Europos oro transporto sektoriuje susiduriama dėl sumažėjusių Europos tiesioginių jungčių su kitais pasaulio regionais, ribotų oro uostų pajėgumų, turint mintyje būsimą oro eismo

intensyvėjimą, ir dėl didėjančios oro susisiekimo paslaugų, kurias teikia ne ES bendrovės, pasiūlos;

- persvarstyti Reglamentą (EB) Nr. 868/2004 siekiant užtikrinti sąžiningą konkurenciją ES išorės aviacijos santykių srityje ir sutvirtinti ES aviacijos pramonės konkurencinę padėtį užtikrinant abipusiškumą ir panaikinant nesąžiningą praktiką, taip pat rinką iškraipiančias subsidijas,
- vykdyti dialogą aviacijos srityje su Persijos įlankos valstybėmis ir Turkija siekiant užtikrinti didesnę finansinę skaidrumą ir sąžiningą konkurenciją; į oro transporto susitarimus įtraukti sąžiningos konkurencijos sąlygas, detales nuostatas dėl subsidijų, nesąžiningos praktikos ir konkurencijos, ir veiksmingas priemones, taikomas šias nuostatas pažeidus,
- pagreitinti, jei reikia, naujų susitarimų aviacijos srityje su pagrindiniais ES prekybos partneriais, pvz., su kaimyninėmis šalimis, BRICS šalimis, ASEAN šalimis ir Meksika, į kuriuos įtraukiamos nuostatos dėl geresnių galimybių krovinių gabenimo oro transportu paslaugoms patekti į rinką, sudarymo procesą,
- persvarstyti ES ir valstybių narių reguliavimo ir fiskalinę politiką siekiant sustiprinti Europos aviacijos pramonės konkurencingumą ir užtikrinti sąžiningą konkurenciją su trečiųjų šalių oro vežėjais; todėl ragina Komisiją peržiūrėti ir panaikinti bet kokias vienašališkas ES nuostatas, kurios iškraipo konkurenciją, ir primygtinai raginti valstybes narės taip pat pasielgti su panašiomis nacionalinėmis nuostatomis,
- užbaigti kurti aviacijos vidaus rinką panaikinant kliūtis, kurias valstybės narės nustatė Bendrijos vežėjams, norintiems iš savo registracijos valstybės narės per kitą ES valstybę narę skraidyti į trečiąją šalį,
- nuosekliai ir veiksmingai kurti ES oro uostų tinklą, kuris privalo apimti, pirma, pagrindinius oro uostus (vadinamuosius mazgus) ir, antra, gerai sujungtą, perspektyvų ir remiamą vietos, provincijų ir regionų oro uostų tinklą, nes tai būtina siekiant atitinkamų teritorijų, ypač nutolusių vietovių ir atokiausių regionų, kurie dažnai yra prieinami tik naudojantis oro transportu, augimo ir vystymosi; parengti teisės aktų sistemą siekiant plėtoti ir kuo geriau panaudoti nepanaudotą regioninių oro uostų ir naujos infrastruktūros perpildytuose oro uostuose potencialą,
- pirmenybės tvarka patvirtinti ES finansuojamus projektus, kurie sudaro TEN-T pagrindinio tinklo dalį,
- išsamiai parengti ir skubiai priimti visapusišką aviacijos dokumentų rinkinį, įskaitant: naują civilinių bepiločių orlaivių reglamentavimo sistemą, kuria būtų užtikrinta sauga, saugumas ir pagrindinių teisių standartai, kartu atsižvelgiant į ekonomines galimybes, kurias civiliniai bepiločiai orlaiviai teikia Europos verslo subjektams, ypač MVĮ ir naujai įsteigtoms įmonėms; persvarstyti EASA reglamentą siekiant patikslinti EASA vaidmenį nacionalinių aviacijos institucijų atžvilgiu ir sustiprinti jos gebėjimus prižiūrėti aviacijos saugą visose valstybėse narėse, įskaitant jų atokius regionus, ir skatinti taikyti ES taisykles ir standartus visame pasaulyje,

- valstybes nares imtis visų reikiamų veiksmų Bendro Europos dangaus įgyvendinimui paspartinti priimant antrąjį Bendro Europos dangaus dokumentų rinkinį (angl. SES2+), visiškai įgyvendinant ir naudojant funkcinius oro erdvės blokus (angl. FAB) ir įdiegiant būsimą oro eismo valdymo sistemą (SESAR) tam, kad sumažėtų ES oro erdvės fragmentiškumas siekiant sumažinti vėluojančių skrydžių skaičių, pagerinti saugą ir sumažinti oro transporto poveikį aplinkai,
- Tarybą nedelsiant priimti poziciją dėl Reglamento (EB) Nr. 261/2004 ir Reglamento (EB) Nr. 2027/97 dėl keleivių teisių, taip pat Reglamento (EEB) Nr. 95/93 dėl laiko tarpinių paskirstymo persvarstymo,
- Tarptautinėje civilinės aviacijos organizacijoje (ICAO) vykdyti derybas siekiant parengti vieną pasaulinės rinkos priemonę, skirtą tarptautinės aviacijos išmetamųjų teršalų klausimui spręsti,
- nustatyti tarptautinius tvarumo kriterijus iš atsinaujinančiųjų energijos išteklių gaminamiems reaktyviniams aviacijos degalams,
- remti mokslinius tyrimus aeronautikos srityje ir pagal programas „Horizontas 2020“ ir „Švarus dangus“ vykdomą veiklą siekiant sukurti naujas ir švaresnes technologijas, kurias naudojant orlaiviai keltų mažiau triukšmo ir taupiau naudotų degalus, skatinti naujų rūšių orlaivius, kaip antai bepiločiai orlaiviai, ir skatinti ekonomikos augimą bei darbo vietų Europos aviacijos pramonėje kūrimą,
- Komisiją ir valstybes nares išsamiai persvarstyti savo aviacijos saugos ir saugumo strategijas ir politiką siekiant laipsniškai pereiti prie rizika pagrįsto, keleiviams naudingo metodo,
- gerinti ES masto aviacijos saugos rezultatus orlaivių gamybos, įgulų mokymo ir licencijavimo, skrydžių vykdymo, oro eismo valdymo ir oro navigacijos paslaugų srityse,
- įvertinti galimas saugos priemones, būtinas siekiant išvengti orlaivių avarijų, tokių kaip 2015 m. kovo mėn. Alpių kalnuose įvykusi bendrovės „Germanwings“ skrydžio 9525 avarija,
- Komisiją pateikti pasiūlymą, apimančią priemones, kuriomis būtų griežtinamos saugos ir socialinės apsaugos taisyklės, ypač dėl skrydžio ir poilsio laiko, siekiant išvengti nuovargio ir pagerinti salono oro kokybę,
- parengti tam tikras koordinuotas taisykles, kuriomis būtų reglamentuojamos skraidymo mokyklų ir ES dirbančių pilotų skrydžio valandų registracija, užtikrinant veiksmingesnę oro susisiekimo bendrovių pramonėje galiojančių darbo sąlygų kontrolę ir vertinimą,
- valstybes nares teikti turimus bendrosios aviacijos duomenis, visų pirma susijusius su lėktuvų, pilotų skaičiumi ir skrydžių trukme, Eurostatui, siekiant pagerinti reguliavimą šioje srityje, ypač aviacijos saugumą,
- palaikyti konstruktyvų socialinį suinteresuotųjų aviacijos subjektų tarpusavio dialogą siekiant spręsti naujas problemas, kylančias taikant naujas technologijas, dėl kurių reikės atitinkamai pritaikyti aviacijos sektoriaus darbo vietas,



- imtis priemonių prieš nesąžiningos verslo praktikos, kaip antai „patogių valstybių vėliavos“, ir įvairių netipinių formų įdarbinimo praktikos ir užsakomųjų paslaugų gausėjimą; persvarstyti Reglamentą (EB) Nr. 1008/2008 siekiant užtikrinti, kad nacionalinės darbo teisės aktai ir kolektyviniai susitarimai būtų privalomai taikomi ES teritorijoje veiklos bazes turinčioms oro susisiekimo bendrovėms; iš naujo apibrėžti įmonės „pagrindinę verslo vietą“ taip, kad oro susisiekimo bendrovės turėtų įrodyti, kad šalyje vykdo didelę dalį aviacijos veiklos; parengti EASA rekomendacijas, pagal kurias reikalaujama, kad bent 50 proc. techninę priežiūrą atliekančių technikų būtų tiesiogiai įdarbinti, ir kurios turėtų būti taikomos visų kategorijų antžeminiams darbuotojams, pilotams ir keleivių salono įgulos nariams,

64. kelių eismo srityje ragina:

- parengti veiksmingas nacionalinės politikos sistemas, skirtas vystyti rinkai, susijusiai su elektra varomų transporto priemonių ir alternatyviųjų degalų (elektros, vandenilio ir gamtinių dujų (suslėgtų gamtinių dujų (SGD) ir suskystintų gamtinių dujų (SGD)) ir suskystintų naftos dujų (SND), sintetinių degalų ir parafininių degalų, taip pat tvarių biodegalų, ypač gaunamų perdirbant atliekas ir liekanas, įskaitant iš melasos pagamintą etanolį) naudojimu, ir sparčiai diegti reikiamą degalų papildymo ir (arba) įkrovimo infrastruktūrą; keistis įvairiose valstybėse narėse įgyvendinamų alternatyviųjų degalų rinkos ir paskirstymo mieste projektų geriausia patirtimi, parengti ES veiksmų planą, skirtą įgyvendinti strategijai, nustatytai Komisijos komunikate „Transportui – švari energija. Europinė alternatyviųjų degalų strategija“, siekiant užtikrinti kuo platesnį alternatyviųjų degalų naudojimą transportui ir skatinti tvarų elektromobilumą visoje Sąjungoje,
- iki 2020 m. iš viso 40 proc., palyginti su 2010 m., padidinti krovininėms transporto priemonėms skirtų saugių stovėjimo aikštelių transeuropiniame transporto tinkle (TERN) bendrą plotą ir pagerinti jų kokybę (higienos standartai),
- taikyti iniciatyvas, kuriomis siekiama užtikrinti elektroninių kelių apmokestinimo sistemų suderinamumą,
- Komisiją įvertinti įvairias kelių apmokestinimo sistemas ir jų suderinamumą su ES sutartimis, ypač nediskriminavimo dėl gyvenamosios vietos principą,
- pirmenybės tvarka patvirtinti ES finansuojamus infrastruktūros projektus, kuriais baigiamas kurti kelių tinklas, sudarantis TEN-T pagrindinio tinklo dalį,
- į kitą 2016 m. Komisijos darbo programą įtraukti ES važinėjimo dviračiais gaires,
- pateikti pasiūlymą dėl teisėkūros procedūra priimamo akto, kuriuo būtų nustatytos naujų lengvųjų automobilių ir furgonų išmetamo CO<sub>2</sub> vidutinio kiekio privalomos ribos laikotarpiu po 2020 m., išlaikant aiškią ilgalaikę taršos mažinimo tendenciją,
- laiku užbaigti modeliavimo priemonę, kuria būtų tiksliai, patikimai ir ekonomiškai nustatomas sunkiasvorių transporto priemonių (sunkvežimių, autobusų ir tolimojo susisiekimo autobusų) sunaudojamas degalų kiekis ir išmetamas CO<sub>2</sub> kiekis, o vėliau, jei reikia, pateikti pasiūlymą dėl teisėkūros

procedūra priimamo akto, kuriuo naujai įregistruotoms sunkiasvorėms transporto priemonėms būtų nustatytos išmetamo CO<sub>2</sub> vidutinio kiekio privalomos ribos, kaip jau nustatyta lengviesiems automobiliams ir furgonams; imtis papildomų priemonių, kad rinkoje būtų skatinama naudoti daugiau ekonomiškiausių transporto priemonių ir skatinama diegti degalų sunaudojimo mažinimo geriausių patirtį,

- imtis priemonių, skirtų pagerinti sunkiųjų krovininių automobilių degalų naudojimo efektyvumą ir mažinti jų išmetamą CO<sub>2</sub> kiekį, taip pat toliau tęsti ekologiško vairavimo mokymą, naudoti pažangią transporto logistiką ir infrastruktūrą ir dažniau naudoti alternatyviuosius degalus,
- taikant griežtesnius atitikties bandymų reikalavimus parengti persvarstyta bandymų ciklą, kuris skirtas transporto priemonių išmetamo CO<sub>2</sub> ir kitų teršalų kiekiui išmatuoti ir kuris pakeis šiuo metu taikomą naująjį Europos važiavimo ciklą, siekiant užtikrinti, kad transporto priemonių išmetamieji teršalai ir degalų suvartojimas būtų išmatuoti naudojant bandymo procedūrą, kuri atspindi tikrąsias važiavimo sąlygas,
- Komisiją nepagrįstai nedelsiant pradėti Direktyvos (ES) 2015/719 dėl didžiausios leistinos masės ir matmenų persvarstymą tam, kad ne vėliau kaip iki 2020 m. Europos Parlamentui ir Tarybai būtų galima pateikti ataskaitą, kurioje būtų atsižvelgta į konkrečius tam tikrų rinkos segmentų (pvz., specializuotų autovežių, naudojamų baigtų gaminti transporto priemonių logistikoje) ypatumus,
- patvirtinti mobiliojo kelių transporto darbuotojų socialinį kodeksą, kuris taip pat išspręstų paslėpto savarankiško darbo problemą, ir labiau atsižvelgti į tarptautinio kelių transporto darbuotojų ypatumus ir užtikrinti teisingą konkurenciją,
- užtikrinti bendrųjų patekimo į tarptautinio krovininių vežimo kelių transportu rinką taisyklių (Reglamentas (EB) Nr. 1072/2009) geresnį vykdymo užtikrinimą, vertinimą ir, jei reikia, patikslinimą ar peržiūrą,
- imtis priemonių užtikrinti, kad nacionalinės teisės nuostatos atitiktų ES teisę tarpvalstybinio transporto srityje,
- apsvaistinti Europos kelių transporto agentūros įsteigimą siekiant užtikrinti tinkamą ES teisės aktų įgyvendinimą ir skatinti standartizaciją visose valstybėse narėse,
- numatyti priemones, skirtas teisiniam aiškumui užtikrinti ir taisyklėms, susijusioms su darbo sąlygomis, socialinėmis teisėmis ir teisėmis į socialinę apsaugą, darbo užmokesčiu ir socialine atsakomybe, geriau įgyvendinti, siekiant užtikrinti krovininių vežimo kelių transportu aukštus socialinius standartus visoje ES; ragina Komisiją imtis kovos su neteisėta veikla, kuri lemia nesąžiningą konkurenciją ir prisideda prie socialinio dempingo, priemonių; krovininių vežimo keliais sektorių laikyti specifiniu sektoriumi, atsižvelgiant į didelį sektoriaus darbuotojų judumą ir vairuotojų poreikį kiekvienos savaitės poilsio dienas praleisti namuose,
- pakoreguoti ES vidaus rinkos principų, pagal kuriuos veiksmingai atskiriama

laisvė teikti paslaugas nuo įsisteigimo laisvės, taikymą, siekiant užtikrinti, kad įmonės veikla ES valstybėje narėje, kurioje ji nėra įsisteigusi, būtų griežtai laikino pobūdžio;

65. geležinkelių transporto srityje ragina:

- sukurti bendrą Europos geležinkelių erdvę, skubiai priimant 4-ąjį geležinkelių dokumentų rinkinį, kuriuo užtikrinamas darnus keleivių vežimo geležinkeliais vidaus rinkos atvėrimas, infrastruktūros valdytojų savarankiškumas, konkurencingi konkursai dėl viešųjų paslaugų sutarčių sudarymo, aukščiausio lygio geležinkelių sauga ir sąveika ir pakankami Europos geležinkelio agentūros žmogiškieji ir finansiniai ištekliai, kad ji galėtų visapusiškai vykdyti veiklą ir atlikti savo misiją pagal vieno langelio principą transporto priemonių leidimų išdavimo ir saugos sertifikavimo srityje; pagal 4-ąjį geležinkelių dokumentų rinkinį užtikrinti aukštą geležinkelių transporto paslaugų kokybę ir efektyvumą, viešųjų paslaugų įsipareigojimų ekonominę pusiausvyrą ir skatinti aukštus darbo sąlygų standartus ir teritorinę sanglaudą; jį priėmus, užtikrinti, kad valstybės narės skubiai perkeltų juos į nacionalinę teisę ir įgyvendintų,
- Komisiją priimti geležinkelių strategiją ir pasiūlyti naujų priemonių tam, kad būtų pasiekti 2030 m. ir 2050 m. perėjimo prie kitų rūšių transporto tikslai, nustatyti baltojoje knygoje „Dešimt konkurencingos efektyviu išteklių naudojimu grindžiamos transporto sistemos tikslų“,
- teikti patikimą, pakankamą, skaidrų ir nuspėjamą ilgalaikį finansavimą pagal supaprastintas taisykles ir procedūras siekiant pagerinti nacionalinės ir tarpvalstybinės geležinkelių infrastruktūros kokybę ir pajėgumus, teikiant pirmenybę jau esamos infrastruktūros priežiūrai ir atnaujinimui, ir sudaryti galimybę krovinių ir keleivių vežėjams geležinkeliais teikti patikimas, saugias, prieinamas ir tvarias paslaugas,
- išsamiai išnagrinėti priežastis, kodėl Europos geležinkelių erdvėje palei valstybių narių sienas trūksta labai daug jungčių; ragina Komisiją imtis priemonių ir teikti paskatas siekiant kuo skubiau atkurti būtinas vietas, regionų ir nacionalines tarpvalstybinių geležinkelių tinklų jungtis, kurios, nepaisant jų ekonominės svarbos ar naudos visuomenei, buvo išmontuotos ar apleistos Antrojo pasaulinio karo ir pokario laikotarpiais, taip pat skubiai statyti jau numatytas, bet neužbaigtas jungtis, siekiant pasienio regionuose pašalinti esamus trukdžius ir trūkstamas jungtis; atkurti ir prižiūrėti antrines geležinkelių linijas, kurios jungiasi su nacionaliniais pagrindiniais tinklais ir Europos transporto koridoriais; imtis iniciatyvų, kuriomis siekiama nenaudojamiems tinklams rasti naujų funkcijų, pvz., transportuoti krovinius ar teikti naujas paslaugas turistams,
- pirmenybės tvarka patvirtinti ES finansuojamus infrastruktūros projektus, kuriais užbaigiamas geležinkelių tinklas, sudarantis TEN-T pagrindinio tinklo dalį, ir pagal Europos infrastruktūros tinklų priemonę (EITP) patvirtintus projektus,
- sustiprinti Komisijos vaidmenį siekiant veiksmingai ir greitai užbaigti TEN-T geležinkelių koridorius, kurie buvo suplanuoti, tačiau valstybės narės, nepaisydamos jų naudos visuomenei ir ekonomikai, jų statybą atidėjo,

- atlikti duomenų apie tolesnės paramos teikimo nacionalinėms ir tarptautinėms naktinių geležinkelių reisų paslaugoms naudą socialiniu, ekonominiu ir ekologiniu aspektais rinkimo tyrimą ir, jei reikia, atnaujinti tas paslaugas, taip pat tarpvalstybines tarp miestines paslaugas, pvz., vykdant viešųjų paslaugų įsipareigojimus ir viešųjų pirkimų procedūras,
- valstybes nares, Komisiją ir geležinkelių srities suinteresuotuosius subjektus imtis visų reikalingų veiksmų siekiant pagreitinti bendrosios įmonės „Shift2Rail“ įgyvendinimą tam, kad pažangios technologijos būtų sparčiau integruotos į novatoriškus geležinkelio transporto sprendimus, kad padidėtų geležinkelių transporto patrauklumas ir pagerėtų Europos geležinkelių pramonės padėtis,
- imtis veiksmų siekiant užtikrinti tikrą Europos geležinkelių tinklo sąveikumą, mažinant likusias technines kliūtis ir remiant techninius sprendimus, kurie sudarytų galimybę traukiniams riedėti įvairaus vėžių pločio bėgiais ir užtikrintų, kad ES taikomi įvairūs aukščio ribojimai nebūtų papildoma kliūtimi,
- pirmenybės tvarka visuose pagrindiniuose transeuropinio transporto tinklo (TEN-T) koridoriuose įgyvendinti Europos geležinkelių eismo valdymo sistemą (ERTMS), apimančią atitinkamą vidaus įrangą lokomotyvuose,
- skubiai įgyvendinti Reglamentą (ES) Nr. 913/2010 dėl konkurencingo krovinių vežimo tarptautinių geležinkelių koridorių kūrimo ir sukurti ar tobulinti vieno langelio principu veikiančias sistemas, skirtas šiems koridoriams koordinuoti,
- sumažinti krovinių geležinkelių transporto keliamą triukšmą, modifikuojant prekinis vagonus ir gerinant geležinkelių infrastruktūrą tikslinėmis viešosiomis lėšomis; Komisiją pateikti pasiūlymą, kad visoje ES iki 2020 m. būtų uždrausti pernelyg daug triukšmo keliantys prekiniai vagonai,
- kurti ir įgyvendinti integruotas bilietų pardavimo sistemas, skirtas nacionaliniam ir tarptautiniam geležinkelio transportui, ir panaikinti papildomus mokesčius, taikomus iš vienos valstybės į kitą geležinkeliu keliaujantiems keleiviams,
- pašalinti kliūtis, kurios Europos geležinkelių pramonei (geležinkelių riedmenų, geležinkelių infrastruktūros ir signalizacijos sistemų gamintojams) trukdo dalyvauti konkursuose dėl viešųjų pirkimų sutarčių ne ES šalyse;

66. jūrų transporto srityje ragina:

- parengti priemones, skirtas supaprastinti tarp ES uostų plaukiojančių laivų formalumus, siekiant sukurti tikrą Europos jūrų transporto erdvę be sienų „Mėlynoji juosta“,
- geriau visais lygmenimis koordinuoti jūrų institucijas ir muitines siekiant supaprastinti informacijos srautus ir riboti nereikalingą administracinę naštą ir muitinių formalumus,
- taikyti priemones, kuriomis siekiama vystyti jūros greitkelių, kaip transeuropinio transporto tinklo dalies, potencialą,
- imtis papildomų priemonių, skirtų patraukliai, saugiai ir tvariai kokybės

reikalavimus atitinkančiai laivybai ir atviroms jūrų rinkoms bei prieigai prie krovinių be apribojimų išlaikyti ir toliau plėtoti,

- imtis priemonių, kuriomis būtų remiamas ir koordinuojamas uostų vartų ir logistikos sistemų pritaikymas didesniems laivams ir skatinamos geresnės uostų jungtys, ypač su geležinkelio ir vidaus vandenų keliais; palengvinti investicijas į uostus, panaudojant įvairius ES finansavimo šaltinius, siekiant padidinti ES uostų pajėgumą, pagerinti esamą infrastruktūrą, kurti daugiarūšio transporto terminalus ir skatinti pažangiųjų uostų, kuriuose naudojamos pažangiosios transporto sistemos, ir pažangiųjų uostamiesčių kūrimą; taikyti priemones, kuriomis siekiama pagerinti uostų infrastruktūrą, ypač Viduržemio ir Juodojoje jūroje, siekiant tuose regionuose pereiti nuo krovinių vežimo keliais prie jų vežimo jūra,
- užtikrinti, kad iki 2030 m. pagrindinio tinklo jūrų uostai bus susieti su transeuropinio transporto tinklo geležinkelių ir kelių ir, jei įmanoma, vidaus vandenų kelių transporto infrastruktūra, išskyrus atvejus, kai tokio jungtys neįmanomos dėl fizinių kliūčių,
- aiškiau ir nuosekliau nurodyti, kaip taikyti valstybės pagalbos taisykles uostams, siekiant sukurti pragmatišką, prognozuojamą ir stabilią aplinką, kuri sudarytų sąlygas ilgalaikių investicijų į uostus strategijoms, sumažintų administracinę našta ir kiek įmanoma sutrumpintų procedūrų trukmę,
- toliau gerinti Komisijos pasiūlymą dėl reglamento, kuriuo nustatoma galimybių patekti į uosto paslaugų rinką sistema ir uostų finansinis skaidrumas, siekiant modernizuoti ir gerinti uosto paslaugų kokybę ir efektyvumą, stiprinti konkurenciją ir sukurti pamatines sąlygas investicijoms į uostus pritraukti,
- nustatyti Tarptautinėje jūrų organizacijoje (TJO) visuotinį privalomą baltosios knygos tikslą – iki 2050 m. bent 40 proc. sumažinti jūrų transporto bunkerio kuro išmetamą CO<sub>2</sub> kiekį – kurio siekti padeda ES tarpinis 2030 m. tikslas; aktyviau vykdyti derybas TJO, siekiant parengti vieną pasauline rinka pagrįstą priemonę tarptautinio jūrų transporto išmetamųjų teršalų klausimui spręsti, kaip antai kainų už teršalų išmetimą nustatymo mechanizmas; Komisiją, jei bus pasiektas tarptautinis susitarimas dėl pasaulinės išmetamųjų šiltnamio efektą sukeliančių dujų kiekio stebėsenos, ataskaitų teikimo ir tikrinimo sistemos arba dėl pasaulinių priemonių, skirtų jūrų transporto išmetamųjų šiltnamio efektą sukeliančių dujų kiekiui mažinti, peržiūrėti Reglamentą (ES) 2015/757 ir, jei reikia, pasiūlyti šio reglamento pakeitimų, kad užtikrintų jo suderinamumą su minėtu tarptautiniu susitarimu,
- apsvarstyti, ar sieros kiekio jūriniame kure nustatytas ribas, taikomas SOx išskyrimo kontrolės rajonuose (SECA), ir atitinkamas TJO taisykles pradėti taikyti visoje Europos jūrų teritorijoje,
- skatinti taršos mažinimo technologijas ir energijos taupymo priemones numatant finansines paskatas ir tikslines paramos priemones, ypač daug dėmesio skiriant alternatyvaus kuro naudojimui, taip pat skatinti lėtos eigos priemones, kurios, kaip teigiama, teikia daug galimybių degalų sunaudojimui ir išmetamųjų šiltnamio efektą sukeliančių dujų kiekiui mažinti,

- aktyviai remti alternatyvaus kuro infrastruktūrų įrengimą jūrų ir vidaus vandenų uostuose, įskaitant patalpų suskystintų gamtinių dujų (SGD) bunkeriams suteikimą ir elektros energijos krante tiekimą,
- pateikti pasiūlymą dėl teisėkūros procedūra priimamo akto, skirto keleivinių laivų saugos teisės aktams modernizuoti; geriau įgyvendinti ir, jei reikia, peržiūrėti trečiąjį saugios laivybos dokumentų rinkinį siekiant sustiprinti avarijų jūroje prevenciją ir jų padarinių valdymą,
- pateikti pasiūlymą dėl teisėkūros procedūra priimamo akto, kuriuo siekiama patikslinti atsakomybės ir kompensavimo sistemą, atsižvelgiant į vis dažnesnius atvejus, kai jūroje prarandami konteineriai, remiantis sistema, kuri suteikia galimybę nustatyti konteinerių savininkus;

67. vidaus vandenų transporto srityje ragina:

- sukurti tinkamą sistemą siekiant kuo geriau išnaudoti vidaus vandenų transporto vidaus rinką ir pašalinti kliūtis, trukdančias plačiau naudotis rinkos galimybėmis;
- visiškai įgyvendinti veiksmų programą NAIADES II, ypatingą dėmesį skiriant infrastruktūrai, upių informacijos paslaugų diegimui ir inovacijoms; iki 2017 m. įvertinti šią programą ir, prireikus, pritaikyti siūlomas priemones, siekiant užtikrinti, kad būtų pasiekti programos tikslai,
- pirmenybės tvarka patvirtinti ES finansuojamus vidaus vandenų kelių, kurie yra TEN-T pagrindinio tinklo dalis, projektus,
- laikantis ES aplinkosaugos teisės aktų reikalavimų, tinkamai atnaujinti ir iki 2025 m. nuolat tinkamai prižiūrėti vidaus vandenų kelių, kurie yra transeuropinio transporto tinklo koridorių dalis, taip pat šalinti juose atsirandančius trukdžius tam, kad būtų užtikrintas tinkamas paslaugų lygis,
- Komisiją ir valstybes nares labiau remti inovacijas vidaus vandenų transporto srityje pagal programą „Horizontas 2020“ ir Europos infrastruktūros tinklų priemonę, naudoti alternatyviuosius degalus ir atlikti transporto priemonių parko pritaikymą techniniu ir aplinkosaugos aspektais tam, kad būtų sumažintas išmetamų šiltnamio efektą sukeliančių dujų kiekis,
- miestuose, kuriuose yra vidaus vandenų kelių, integruoti vidaus vandenų transportą ir logistiką į daugiarūšio transporto sistemą, taip pat į tvaraus miesto judumo planus ir politiką, ir stiprinti vidaus vandenų uostų vaidmenį miestuose paskirstant krovinius,
- skubiai persvarstyti Direktyvą 2005/44/EB dėl suderintų upių informacijos paslaugų (UIP) užtikrinant, kad iki 2020 m. šios paslaugos būtų visiškai įdiegtos ir sujungtos su kitomis pažangiomis transporto sistemomis,
- jei reikia, suderinti Reino ir Dunojaus valdymo ir reguliavimo sistemas siekiant sukurti veiksmingą, daugiarūšę ir tvarią pagrindinių Europos vidaus vandenų kelių sistemą,
- įtraukti Komisiją į ES lėšų paskirstymą ir į Dunojaus regiono strategiją įtraukti

projektų įgyvendinimo koordinavimą,

- pateikti pasiūlymą dėl teisėkūros procedūra priimamo akto dėl vidaus vandenių navigacijos profesinės kvalifikacijos pripažinimo ir modernizavimo ir apsvarstyti priemones, skirtas į šį sektorių pritraukti kuo daugiau jaunimo;

o

o o

68. ragina Komisiją, vykdant baltosios knygos laikotarpio vidurio peržiūrą ir ateityje rengiant transporto srities iniciatyvas, atsižvelgti į šioje rezoliucijoje pateiktus pasiūlymus;
69. ragina Komisiją stebėti pažangą siekiant baltojoje knygoje nustatytų tikslų ir kas penkerius metus pranešti apie jų įgyvendinimą;
70. paveda Pirmininkui perduoti šią rezoliuciją Tarybai, Komisijai ir valstybių narių vyriausybėms bei parlamentams.