EUROPOS
KOMISIJA

Briuselis, 2018 05 17
COM(2018) 293 final

KOMISIJOS KOMUNIKATAS EUROPOS PARLAMENTUI, TARYBAI, EUROPOS EKONOMIKOS IR SOCIALINIŲ REIKALŲ KOMITETUI IR REGIONŲ KOMITETUI

EUROPA KELYJE

Tvarus judumas Europoje: saugus, susietas ir netaršus

1. ĮVADAS

2017 m. rugsėjo mėn. pranešime apie Sąjungos padėtį Komisijos pirmininkas J.-C. Junckeris nustatė tikslą Europos Sąjungai ir jos pramonei tapti pasaulinėmis lyderėmis inovacijų, skaitmeninimo ir priklausomybės nuo iškastinio kuro mažinimo srityse. Siekdama užtikrinti, kad ES judumo politika atitiktų šiuos politinius prioritetus, Komisija suformavo visapusišką požiūrį. Laikydamasi Mažataršio judumo strategijos[1], Komisija priėmė du judumo dokumentų rinkinius: vieną – 2017 m. gegužės mėn., kitą – 2017 m. lapkričio mėn.[2]. Šiuos konstruktyvios darbotvarkės dokumentų rinkinius sudarė pasiūlymai dėl teisėkūros procedūra priimamų aktų ir iniciatyvos, kuriais įgyvendinama mažataršio judumo strategija ir užtikrinamas sklandus perėjimas prie netaršaus ir konkurencingo susietojo judumo visiems. Europos Parlamentas ir Taryba turėtų užtikrinti, kad šie pasiūlymai būtų greitai priimti.

Šiuo – trečiuoju ir paskutiniuoju – dokumentų rinkiniu „Europa kelyje“ prisidedama prie naujosios 2017 m. rugsėjo mėn. pateiktos pramonės politikos strategijos[3] įgyvendinimo ir siekiama užbaigti procesą, kurio tikslas – sudaryti sąlygas Europai pasinaudoti visais judumo modernizavimo teikiamais pranašumais. To siekiant labai svarbu, kad ateities judumo sistema būtų saugi, netarši ir efektyvi visiems ES piliečiams. Turime pasinaudoti naujų technologijų teikiamomis galimybėmis, kad vienu metu galėtume siekti kelių tikslų – didinti judumo saugumą ir prieinamumą, Europos pramonės konkurencingumą ir Europos darbo vietų saugumą, mažinti taršą ir labiau prisitaikyti prie būtinybės spręsti klimato kaitos klausimą. Tam bus būtinas visapusiškas ES, valstybių narių ir suinteresuotųjų subjektų įsipareigojimas.

Technologiniai pokyčiai veikia visą visuomenę bei ekonomiką ir keičia ES piliečių gyvenimus. Transporto sektorius – ne išimtis. Naujos technologijos lemia esminius pokyčius judumo srityje. Jos iš esmės keičia tradicinius transporto verslo modelius ir pramonę: dėl jų atsiranda naujų su naujomis judumo paslaugomis ir naujais rinkos dalyviais susijusių galimybių, tačiau kyla ir uždavinių. Darbo rinka ir įgūdžių poreikis sparčiai kinta, ir ES turi išlikti pajėgi atlaikyti intensyvią konkurenciją pasaulyje. Automobilių gamybos ir transporto paslaugų vertės grandinėje sukurta 12 milijonų darbo vietų, o veiksminga transporto sistema yra vienas iš ES konkurencingumo veiksnių, todėl labai svarbu pritaikyti ES judumo politiką prie pokyčių.

Kinta pati transporto sąvoka ir vis labiau nyksta tradicinės ribos tarp transporto priemonės, infrastruktūros ir naudotojo. Dėmesio centre – jau nebe transporto priemonės. Didžia dalimi dėl to, kad kyla susiejimo ir automatizavimo lygis, svarbiausias šiandienės daug lankstesnės ir daug labiau integruotos judumo sistemos dėmuo vis dažniau yra naudotojas.

Kitas svarbus etapas, iš pagrindų pakeisiantis piliečių judumo būdą ateityje, yra vis labiau automatizuotų ir susietų transporto priemonių atsiradimas rinkoje. Ši revoliucija jau prasidėjo ir Europa turi būti tam pasiruošusi. Skaitmeninės technologijos skatina pokyčius, tačiau jos gali padėti spręsti ir daugelį su šiandiene judumo sistema susijusių uždavinių. Jei bus nustatyta patikima reglamentavimo sistema, automatizuotos transporto priemonės ir pažangios susisiejimo sistemos padės užtikrinti, kad transporto priemonės būtų saugesnės, kad būtų lengviau jomis dalytis ir kad jos būtų prieinamesnės visiems piliečiams, įskaitant tuos, kurie šiuo metu gali neturėti galimybės naudotis judumo paslaugomis, pavyzdžiui, pagyvenusius žmones ir neįgaliuosius. Automatizuotos ir susietosios transporto priemonės gali padėti mažinti eismo spūstis – tai savo ruožtu padėtų didinti energijos vartojimo efektyvumą, gerinti

[1] COM(2016) 501.
[2] COM(2017) 283, COM(2017) 675.
[3] COM(2017) 479.

oro kokybę ir kovoti su klimato kaita. ES politika turi padėti gauti šios papildomos naudos ir turi būti tinkamai koordinuojama.

Europa turi būti šios judumo sistemos pertvarkos lyderė. ES turi imtis veiksmų srityse, kuriose jie gali iš tiesų pakeisti esamą padėtį. ES gali geriausiai užtikrinti, kad šie pokyčiai atitiktų žiedinės ekonomikos reikmes ir kad būtų visapusiškai atsižvelgiama į naudą visuomenei, tokią kaip saugumas ir gyvenimo kokybė; be to, ji gali geriausiai padėti skatinti inovacijas, darbo vietų kūrimą ir konkurencingumą ir užtikrinti, kad judumo srityje piliečiai gautų kuo daugiau naudos Europos mastu.

2. SAUGUS JUDUMAS: svarbiausia – saugumas

Saugumas yra pagrindinis visų transporto sistemų aspektas. Jam visada turi būti teikiama didžiausia svarba. Judumas toliau auga ir iš esmės keičiasi dėl skaitmeninimo, priklausomybės nuo iškastinio kuro mažinimo ir inovacijų, todėl reikia išnaudoti galimybes dar pagerinti saugumo rodiklius.

ES kelių eismo saugumo rodikliai yra labai geri ir pranašūs, palyginti su kitomis pasaulio šalimis. Tačiau kasdien žūstančių ir sunkiai sužalojamų asmenų skaičius tebėra didelis, todėl ES ir valstybės narės negali sau leisti atsipalaiduoti ir turi toliau siekti mažinti aukų skaičių. 2017 m. kovo mėn. Valetos deklaracijoje dėl kelių eismo saugumo ES valstybių narių vyriausybės įsipareigojo toliau mažinti žūčių ir sunkių sužalojimų keliuose skaičių ir paprašė Komisijos koordinuoti veiksmus ES lygmeniu. Jos paragino Komisiją „parengti naują dešimtmečio po 2020 m. kelių eismo saugumo politikos sistemą, įskaitant rezultatų, susijusių su kelių eismo saugumu, vertinimą, atsižvelgiant į šioje deklaracijoje nustatytus tikslus ir uždavinius“. Jos įsipareigojo nustatyti tikslą iki 2030 m. ES perpus sumažinti sunkių sužalojimų skaičių, palyginti su 2020 m. atskaitos scenarijumi.[4]

Dėl ES, nacionalinio, regioninio ir vietos lygmens veiksmų ES kelių eismo saugumas pastaraisiais dešimtmečiais labai padidėjo. 2001–2010 m. žūčių ES keliuose skaičius sumažėjo 43 proc., o 2010–2017 m. – dar 20 proc. Nepaisant to, 2017 m. ES keliuose žuvo 25 300 žmonių (apie 70 žūčių per dieną) ir sunkiai sužalota apie 135 000 žmonių – didelę procentinę jų dalį sudarė pėstieji, dviratininkai ir motociklininkai. Už šių skaičių slypi nepriimtina humanitarinė ir socialinė kaina. Pinigine išraiška apskaičiuotos metinės su žūtimis ir sunkiais sužalojimais keliuose susijusios išlaidos viršija 120 mlrd. EUR, t. y. sudaro apie 1 proc. BVP.

Nors kai kurios valstybės narės ir toliau daro didelę pažangą mažindamos žūčių keliuose rodiklius, pažanga visoje ES pastaraisiais metais sustojo. Nors 2016 m. ir 2017 m. žūčių skaičius mažėjo 2 proc., kai kuriose valstybėse narėse jis netgi padidėjo. Įgyvendinti ES tikslą 2010–2020 m. sumažinti žūčių keliuose skaičių perpus bus sunkus uždavinys[5].

Svarbūs eismo įvykius sunkinantys veiksniai yra greitis, vairavimas apsvaigus nuo alkoholio ar narkotikų ir važiavimas be saugos diržo ar šalmo. Be šių veiksnių ir vis dažnesnių atvejų, kai dėmesį blaško mobilieji prietaisai, sudėtingoje aplinkoje ryškėja naujos tendencijos, todėl reikia suformuoti lankstų ir dinamišką požiūrį. Ypatingas dėmesys turėtų būti skiriamas

[4] 2017 m. birželio 8 d. Tarybos išvados dėl kelių eismo saugumo – http://data.consilium.europa.eu/doc/document/ST-9994-2017-INIT/lt/pdf.

[5] „Kuriama saugi Europos kelių eismo erdvė. 2011–2020 m. kelių eismo saugos politikos kryptys“, COM(2010) 389 galutinis. Baltoji knyga „Bendros Europos transporto erdvės kūrimo planas. Konkurencingos efektyviu išteklių naudojimu grindžiamos transporto sistemos kūrimas“, COM(2011) 144.

pažeidžiamiems eismo dalyviams, visų pirma dviratininkams ir pėstiesiems, nes jų žūčių ir sunkių sužalojimų dalis pastebimai didėja. Numatoma, kad naudojimasis tokiomis tvaraus judumo rūšimis kaip dviračiai didės, todėl būtina parengti konkrečių priemonių, kuriomis būtų gerinama šių eismo dalyvių apsauga.

Technologinė pažanga, visų pirma susiejimo ir automatizavimo srityje, suteikia naujų galimybių išvengti žmogaus klaidų arba jas kompensuoti, o perėjimas prie autonominių transporto priemonių ilgainiui turėtų padidinti piliečių saugumą. Tačiau pereinamuoju etapu kyla naujų grėsmių, susijusių, pavyzdžiui, su itin automatizuotų transporto priemonių veikimu mišraus eismo aplinkoje ir su sudėtinga vairuotojo ir transporto priemonės sąveika (žmogaus ir mašinos sąsaja), taip pat kibernetinio saugumo klausimų. Kitų uždavinių kils dėl demografinių pokyčių ir skirtingų požiūrių į asmeninį judumą.

Taip pat reikėtų geriau išnaudoti saugumo ir tvarumo priemonių sąveikos galimybes. Pavyzdžiui, skatinimo naudotis netaršiomis transporto rūšimis veiksmai turi būti vykdomi kartu su pėstiesiems ir dviratininkams saugios aplinkos užtikrinimo veiksmais. Pereinant prie naujų saugesnių judumo rūšių kartu galima gerinti ir visų visuomenės narių, visų pirma neįgaliųjų ir vis didesnę visuomenės dalį sudarančių pagyvenusių žmonių, judumo galimybes.

Tai įrodo, kad būtina suformuoti tinkamesnį požiūrį į ES kelių ir transporto priemonių saugumo politikos įgyvendinimą: itin daug dėmesio turi būti skiriama poveikiui ir rezultatams, požiūris turi būti pakankamai lankstus, kad būtų galima nuolat jį pritaikyti prie kintančių aplinkybių, be to, turi būti užtikrinamas visų suinteresuotųjų subjektų dalyvavimas.

Ilgalaikis ES tikslas ir toliau bus siekti, kad iki 2050 m. žūčių keliuose skaičius kuo labiau priartėtų prie nulio („Vision Zero“). Tas pats pasakytina ir apie sunkius sužalojimus. ES taip pat sieks naujų tarpinių tikslų: 2020–2030 m. 50 proc. sumažinti ir žūčių keliuose skaičių, ir sunkių sužalojimų (pagal naują bendrą sunkaus sužalojimo apibrėžtį, dėl kurios sutarta su visomis valstybėmis narėmis) skaičių[6].

Siekdama padėti įgyvendinti šiuos tikslus, Komisija siūlo bendrą 2021–2030 m. kelių eismo saugumo sistemą ir su ją susijusį veiksmų planą (1 priedas). Ši sistema turėtų būti išsamiau išplėtota bendradarbiaujant su valstybėmis narėmis iki 2019 m. vidurio. Ši bendra kelių eismo saugumo sistema turėtų būti įgyvendinama laikantis saugios sistemos principo, kurį pasauliniu mastu rekomenduoja Pasaulio sveikatos organizacija ir ima taikyti vis daugiau ES valstybių narių, regionų ir savivaldybių. Jos pagrindinis tikslas – šalinti eismo įvykių priežastis integruotai, užtikrinant kelių lygmenų apsaugą, kad, nesuveikus vienam elementui, tai atsvertų kitas elementas.

Pagal saugios sistemos principą žūtys ir sunkūs sužalojimai kelių eismo įvykiuose nėra neišvengiama kaina, kurią tenka mokėti už judumą. Nors eismo įvykių bus ir toliau, žūčių ir sunkių sužalojimų iš esmės galima išvengti. Saugios sistemos principu pripažįstama, kad žmonės daro klaidų, ir siekiama užtikrinti, kad tokios klaidos nesibaigtų žūtimis ar sunkiais sužalojimais.

Pavyzdžiui, sumažinti eismo įvykio poveikį gali tinkamesnė transporto priemonės konstrukcija, geresnė kelių infrastruktūra ir mažesnis greitis. Už saugios sistemos principo taikymą kartu koordinuotai atsako viešasis ir privatusis sektoriai, jo taikymas atidžiai stebimas, kad būtų galima vertinti rezultatus ir prireikus priemones pritaikyti, atsižvelgiant į patirtį, naujus duomenis ir naujas technologijas.

[6] 2017 m. birželio 8 d. Tarybos išvados dėl kelių eismo saugumo – http://data.consilium.europa.eu/doc/document/ST-9994-2017-INIT/lt/pdf.

Konkrečių rezultatų gali būti pasiekta labiau koordinuojant valstybių narių veiksmus ir taikant tikslais pagrįsto valdymo principą. Kad veiksmai, kuriais siekiama šalinti žinomas eismo įvykių priežastis, būtų veiksmingi, turėtų būti derinamos įvairios priemonės. Todėl, be teisės aktų, galima taikyti aiškius su kelių eismo saugumu susijusius tinkamumo gauti ES ir nacionalinį finansavimą kriterijus, taip pat geriau naudotis įgyta patirtimi bei perimti geriausią praktiką ir vykdyti informuotumo didinimo kampanijas. Taip bus užtikrinta, kad saugumui didelį poveikį darantys veiksmai būtų labiau tiesiogiai remiami ES lėšomis. Komisija taip pat ragina visus suinteresuotuosius subjektus savanoriškai įsipareigoti padėti siekti plataus užmojo visiškai saugaus eismo vizijos („Vision Zero“) tikslo (žr. 1 priede pateiktą veiksmų planą).

Komisija rems šį požiūrį – glaudžiai bendradarbiaudama su valstybėmis narėmis, ji nustatys pagrindinius veiklos rezultatų rodiklius, tiesiogiai susijusius su žūčių ir sunkių sužalojimų mažėjimu. Jie bus nustatyti pasikonsultavus su valstybių narių valdžios institucijų ekspertais ir įvairiais suinteresuotaisiais subjektais. Kartu su jais turėtų būti nustatyta bendra vertinimo metodika ir sutartas atskaitos scenarijus, o patys rodikliai (kuo labiau) susieti su siekiamais rezultatais. Komisija apsvarstys, kaip padėti valstybėms narėms bendromis jėgomis nustatyti metodiką ir vertinimo matus.

Taikant integruotą saugios sistemos principą, labai svarbų vaidmenį ir toliau atliks teisės aktai, įskaitant ES lygmens teisės aktus. 2018 m. kovo mėn. įsigaliojo „eCall“ teisės aktai[7]. Įvykus sunkiam eismo įvykiui, pagalbos iškvietos sistema „eCall“ automatiškai praneša apie tai pagalbos tarnyboms ir išsiunčia duomenis apie transporto priemonės buvimo vietą. Ši sistema privalo būti sumontuota lengvuosiuose automobiliuose ir lengvuosiuose krovininiuose automobiliuose. Numatoma, kad pirmosios šią sistemą turinčios transporto priemonės į ES kelius išriedės iki 2018 m. vidurio. „eCall“ gali padėti sutrumpinti pagalbos tarnybų reagavimo laiką iki 40 proc. miesto vietovėse ir iki 50 proc. kaimo vietovėse. Komisija svarsto galimybę pradėti taikyti šį reikalavimą ir kitų kategorijų transporto priemonėms.

Į šį Trečiąjį judumo dokumentų rinkinį įeina du pasiūlymai, kuriuos Komisija priima, kad būtų toliau siekiama tikslo didinti kelių eismo saugumą. Vienu iš šių pasiūlymų siekiama pakeisti ES transporto priemonių saugumo standartus, pavyzdžiui, įtraukti į juos naujausias saugumo priemones, o kitu – gerinti kelių infrastruktūros saugumo valdymą.

ES automobilių pramonė rodo pavyzdį kurdama technologijas, suteikiančias galimybę diegti vis įperkamesnes transporto priemonių saugumo sistemas. Nors visos jos padės užkirsti kelią eismo įvykiams, būtina imtis daugiau veiksmų. Siekiant užtikrinti transporto priemonėmis važiuojančių asmenų ir pėsčiųjų bei dviratininkų apsaugą, būtina tobulinti aktyviąsias ir pasyviąsias transporto priemonių saugumo priemones. Todėl Komisija teikia pasiūlymą, kuriame numatomos įvairios naujos privalomos transporto priemonių saugumo priemonės ir kuriuo naujosios eismo įvykių prevencijos sistemos derinamos su atnaujintomis aktyviosiomis ir pasyviosiomis saugumo priemonėmis siekiant mažinti bendrą eismo įvykių ES keliuose aukų skaičių. Naujosios transporto priemonių saugumo priemonės yra ekonomiškai efektyvios, įmanomos ir turi didelį potencialą gerokai sumažinti eismo dalyvių (tiek važiuojančių transporto priemone, tiek esančių ne joje) žūčių ir sunkių sužalojimų skaičių. Jomis taip pat sudaromos sąlygos pradėti plačiau naudoti automatizuotas transporto priemones.

[7] Reglamentas (ES) 2015/758 ir Sprendimas Nr. 585/2014/ES.

Patobulintuose bandymų protokoluose bus nustatytas reikalavimas gamintojams automobiliuose montuoti pažangesnes keleivių apsaugos sistemas, kad būtų užtikrinta geresnė senėjančios visuomenės apsauga. Diegiant naujas susidūrimų prevencijos technologijas ir gerinant sunkvežimių vairuotojų tiesioginio matymo galimybes, bus užtikrinta ir geresnė pėsčiųjų bei dviratininkų, kurių vis daugėja ir kurie turi dalytis keliu su transporto priemonėmis, apsauga. Naujomis siūlomomis priemonėmis bus sprendžiamos ir visuomenės problemos, pavyzdžiui, greičio viršijimas arba išmaniųjų telefonų naudojimas vairuojant. Apskritai šios naujos transporto priemonių saugumo priemonės labai padės didinti kelių eismo saugumą.

Antrojo Komisijos pasiūlymo dėl teisėkūros procedūra priimamo akto tikslas – gerinti kelių infrastruktūros saugumo valdymą siekiant mažinti tiek eismo įvykių skaičių, tiek jų sunkumą. Juo didinamas kelių eismo saugumo procedūrų skaidrumas ir stiprinami su jomis susiję tolesni veiksmai (poveikio vertinimas, auditas, patikrinimai), taip pat nustatoma nauja eismo įvykių rizikos visame tinkle žymėjimo procedūra. Tai sudarys sąlygas lyginti kelių eismo saugumo lygį visoje Europoje ir suteiks informacijos, aktualios priimant sprendimus dėl investicijų, be kita ko, dėl ES finansavimo. Be to, teisės aktai turėtų būti taikomi ne tik transeuropiniam transporto tinklui – juos reikėtų pradėti taikyti ir pagrindiniams keliams, kurie yra svarbūs keliaujant po ES, nes šiuose keliuose įvyksta didelė procentinė dalis sunkių eismo įvykių. Tai naudinga visiems ES piliečiams bei įmonėms (nes jie naudojasi integruotu kelių tinklu) ir atitinka daugelio valstybių narių taikomą praktiką: jos jau pradėjo taikyti ES teisės aktus ir pagrindiniams keliams, nepriklausantiems transeuropiniam transporto tinklui.

Artimoje ateityje, naudojant pažangias transporto priemonių technologijas, teks kliautis dabartine fizine infrastruktūra. Todėl pasiūlymu bus suteikta galimybė ateityje nustatyti infrastruktūros funkcinius reikalavimus (pavyzdžiui, dėl aiškaus kelio žymėjimo ir kelio ženklų), būtinus norint diegti naujus technologinius sprendimus, kaip antai nukrypimo nuo kelio juostos prevencijos sistemas. Tai bus pirmasis pavyzdys, rodantis, kokį svarbų vaidmenį gali atlikti infrastruktūra siekiant saugiai pradėti naudoti susietojo ir automatizuoto judumo sistemas.

Komisija toliau užims lyderės poziciją pasaulyje sprendžiant kelių eismo saugumo klausimus; ji glaudžiai bendradarbiaus su tarptautinėmis organizacijomis, visų pirma Jungtinėmis Tautomis, keisis technine praktine patirtimi ir gerosios praktikos pavyzdžiais ir nagrinės galimybes dalyvauti tarptautinio finansavimo iniciatyvose. Bus tęsiamas specialus šios srities bendradarbiavimas, visų pirma su ES kaimyninėmis šalimis, būtent Vakarų Balkanų šalimis ir Turkija, Rytų partnerystės šalimis ir Vidužemio jūros regiono šalimis.

Veiksmų planas ir glaudus bendradarbiavimas su valstybėmis narėmis bei suinteresuotaisiais subjektais yra priemonės, kuriomis Komisija siekia užtikrinti, kad, artimiausiais metais vykstant judumo sistemos pertvarkai, daugiausia dėmesio ir toliau būtų skiriama saugumui. Taikant saugios sistemos principą, šioje kelių eismo saugumo sistemoje nustatytos priemonės turėtų daryti realų poveikį ES kelių eismo saugumo rodikliams, padėti atlikti esminius būtinus su juo susijusius patobulinimus ir, svarbiausia, gelbėti gyvybes.

3. SUSIETASIS IR AUTOMATIZUOTAS JUDUMAS: padėti pagrindą kitam etapui

3.1. Susietųjų ir automatizuotų transporto priemonių išplitimo Europoje strategija

Autonominės transporto priemonės ir pažangios susisiejimo sistemos turėtų padėti užtikrinti, kad transporto priemonės būtų saugesnės, kad būtų lengviau jomis dalytis ir kad judumo paslaugomis galėtų naudotis daugiau žmonių. Šios technologijos gali padėti spręsti ir daugelį pagrindinių su šiandiene kelių transporto sistema susijusių uždavinių, tokių kaip kelių eismo saugumas, eismo spūstys, energijos vartojimo efektyvumas ir oro kokybė. Jos labai pakeis judumo modelius, viešojo transporto sistemas ir miestų planavimą. Transporto priemonės, suteikiančios vairuotojui vis daugiau galimybių bent tam tikromis važiavimo sąlygomis ne vairuoti, o užsiimti kita veikla, kaip komerciniai produktai rinkai turėtų būti pateiktos iki 2020 m. Šie pokyčiai gali pakeisti visą automobilių ekosistemą[8]. Autonominis judumas padarys didelį poveikį ir visai ES ekonomikai – jis turės įtakos jos konkurencingumui ir pirmavimui technologijų srityje, jos augimo potencialui (poveikį produktyvumui ir šalutinį poveikį pajus kiti, pavyzdžiui, telekomunikacijų ar elektroninės prekybos, sektoriai) ir darbo rinkoms (žmonės neteks darbo, bet atsiras ir naujų darbo vietų bei naujų įgūdžių paklausa).

Kad Europa pasaulio mastu toliau neatsiliktų transporto priemonių automatizavimo ir susiejimo srityje ir kad būtų išlaikytos darbo vietos ES, labai svarbu bazines technologijas kurti Europoje, užtikrinti automatizuoto ir autonominio vairavimo saugumą ir šiuolaikišką teisinę sistemą, sudarančią tinkamas sąlygas technologinei pažangai.

Europos pramonė turi puikias galimybes konkuruoti pasaulyje. ES automobilių pramonė dėl technologinių inovacijų yra viena konkurencingiausių pasaulyje. ES yra pasaulinė lyderė automatizavimo srityje. Neabejotina vertybė yra ir GALILEO palydovinės navigacijos paslaugos, suteikiančios galimybę tiksliau nustatyti buvimo vietą. Savaime suprantama, dėl autonominių transporto priemonių, kaip ir dėl bet kurių kitų revoliucingųjų technologijų, plitimo ne tik atsiras naujų galimybių, bet ir kils grėsmių. Nepaisant to, pirmieji skaičiavimai rodo, kad jei ES išnaudos galimybes ir užtikrins, kad jos teritorijoje būtų kuriamos susijusios darbo vietos, bendras poveikis ekonomikai bus skatinamojo pobūdžio[9].

Tyrimai rodo, kad daugiau kaip 90 proc. eismo įvykių lemia žmogaus klaida[10]. Autonominėms transporto priemonėms nebereikės vairuotojo, todėl kelių eismo saugumas turėtų gerokai padidėti. Pavyzdžiui, autonominės transporto priemonės geriau laikysis eismo taisyklių ir greičiau nei žmonės reaguos į aplinkybes. Susietosios ir automatizuotos transporto priemonės taip pat gali padėti mažinti eismo spūstis, nes jomis bus lengviau dalytis ir jos paskatins kurti naujus ir tobulinti esamus verslo modelius (t. y. judumą traktuoti kaip paslaugą) – dėl to galimybė turėti nuosavą automobilį miestuose nebebus tokia patraukli.

ES jau pradėjo ruošti dirvą pokyčiams, pavyzdžiui, priėmė Sąveikiųjų intelektinių transporto sistemų strategiją[11] ir būsimų 5G ryšio technologijų strategiją[12]. Priešingai nei kitose pasaulio

[8] Automatizavimas daro poveikį visoms transporto rūšims (vandens, oro, geležinkelių ir kelių transportui), keleiviniam ir krovininiam transportui, viešajam ir asmeniniam transportui, tačiau plačioji visuomenė, ko gero, labiausiai pajus automatizavimo poveikį kelių transportui.

[9] Komisijos tyrimas (2018 m.) – https://ec.europa.eu/jrc/en/publication/eur-scientific-and-technical-research-reports/analysis-possible-socio-economic-effects-connected-cooperative-and-automated-mobility-CCAM-Europe.

[10] Komisijos ataskaita „Automobilių saugos didinimas ES siekiant išsaugoti gyvybes“, COM(2016) 787.

[11] http://eur-lex.europa.eu/legal-content/LT/AUTO/?uri=CELEX:52016DC0766.

[12] https://eur-lex.europa.eu/legal-content/LT/TXT/?uri=CELEX%3A52016DC0588.

dalyse, ES jau sukurta didelė būtinos teisinės sistemos dalis. Pavyzdžiui, 2018 m. buvo pertvarkyta Europos transporto priemonių tipo patvirtinimo sistema – buvo nustatytos rinkos priežiūros taisyklės, kuriomis užtikrinamas tikros ES transporto priemonių, įskaitant autonomines transporto priemones, vidaus rinkos veikimas. Ši ES sistema naudojama kaip lyginamasis standartas, Jungtinių Tautų Europos ekonomikos komisijoje su tarptautiniais partneriais svarstant tarptautinio derinimo klausimus. ES taip pat yra padariusi didelę pažangą, susijusią su duomenų apsaugos taisyklėmis, kuriomis bus grindžiama bendrosios skaitmeninės rinkos ateitis.

Tačiau šito nepakanka. Siekdama toliau pirmauti šiame didelės konkurencijos sektoriuje, ES turi nustatyti aiškią, perspektyvią ir ryžtingą darbotvarkę. Technologijos sparčiai progresuoja, todėl labai svarbu nustatyti suderintą požiūrį ir prioritetus, taikytinus Europos ir nacionalinio lygmens mokslinių tyrimų, demonstravimo ir diegimo veiklos finansavimui, kad vykdomos ir būsimos programos duotų kuo daugiau naudos, kad būtų dedama kuo daugiau pastangų sutelkti viešųjų ir privačiųjų investicijų ir kad būtų visapusiškai išnaudojamos susiejimo ir automatizavimo sąveikos galimybės. Valstybėse narėse (pavyzdžiui, Jungtinėje Karalystėje, Vokietijoje, Prancūzijoje, Švedijoje ir Nyderlanduose) jau imtasi pirmųjų nacionalinio lygmens su autonominėmis transporto priemonėmis susijusių veiksmų, visų pirma demonstravimo ir didelio masto bandymų srityje. Didelio masto bandymai atlieka svarbų vaidmenį kuriant ir diegiant atitinkamas technologijas ir skatinant atitinkamų subjektų bendradarbiavimą, todėl Komisija remia tarpvalstybinio koordinavimo veiklą ir didelio masto tarpvalstybinius autonominių transporto priemonių bandymus skelbdama specialius kvietimus teikti pasiūlymus[13].

Siekiant sukurti autonomines transporto priemones ir užtikrinti jų sąveiką su būsimais susiejimo tinklais ir kitomis transporto priemonėmis, būtina taikyti papildomas priemones, padedančias šiam sektoriui ir valstybėms narėms žengti tinkama linkme. Be kita ko, bus siekiama užtikrinti, kad būtų sparčiau pradėtos teikti su sąveikiosiomis intelektinėmis transporto sistemomis susijusios paslaugos. Amsterdamo deklaracijoje paraginta teikti aiškias ES lygmens rekomendacijas, kad būtų išvengta rinkos susiskaidymo ir kad būtų daromos tinkamos investicijos[14]. Kai kurios valstybės narės jau priėmė savo strategijas ir pradeda priimti nacionalinius teisės aktus. ES lygmeniu būtina laikytis vidaus rinkos principų, kad būtų užtikrintas bent minimalus suderinimo ir sąveikumo lygis ir teisinis tikrumas.

Atsižvelgdama į šiuos daugialypius uždavinius ir siekdama užtikrinti, kad būtų išnaudojamos visos naujos šių technologinių pokyčių teikiamos galimybės, Komisija siūlo ES požiūrį, pagrįstą trimis tarpusavyje susijusiais strateginiais tikslais:

- kurti bazines technologijas ir infrastruktūrą, kad būtų didinamas ES konkurencingumas;
- užtikrinti, kad būtų saugiai diegiamos susietojo ir automatizuoto vairavimo technologijos;
- spręsti klausimus, susijusius su socialiniu ir ekonominiu autonominio judumo poveikiu.

ES veiksmai gali padėti nustatyti bendrą sektoriaus plėtros ateityje viziją ir užtikrinti, kad su pagrindiniais klausimais (pavyzdžiui, kelių eismo saugumu ir kibernetiniu saugumu) susijusi ES teisinė ir politikos sistema būtų pritaikyta prie pokyčių, susijusių su naujų produktų ir paslaugų pateikimu rinkai. ES taip pat gali vykdyti pagalbinius veiksmus, susijusius su bazinių technologijų, paslaugų ir infrastruktūros kūrimu ir tarpvalstybiniu diegimu, be kita ko,

[13] http://ec.europa.eu/research/index.cfm?pg=newsalert&year=2017&na=na-030417.

[14] https://www.regjeringen.no/contentassets/ba7ab6e2a0e14e39baa77f5b76f59d14/2016-04-08-declaration-of-amsterdam---final1400661.pdf.

sukurti partnerystės organizaciją pagal būsimą ES daugiametę finansinę programą. Šie veiksmai suteiktų galių ir būtų naudingi tiek Europos piliečiams, tiek jos pramonei. Svarbiausia, ES taip pat gali padėti Europos lygmeniu bendrai spręsti susijusius visuomenės klausimus, nuo kurių, tikėtina, labiausiai priklausys, ar tos naujos technologijos bus priimtos visuomenėje; šie klausimai visų pirma yra asmens duomenų apsauga, su autonominių sistemų kūrimu susiję pagrindiniai etiniai sprendimai, aiškus atsakomybės už eismo įvykius paskirstymas ir poveikis darbo vietoms bei įgūdžiams[15].

Konkretūs ir papildomieji veiksmai, suteikiantys galimybę siekti tų trijų pagrindinių tikslų, yra nustatyti pridedamame Komunikate dėl ES susietojo ir automatizuoto judumo strategijos[16].

3.2. Skaitmeninės keitimosi informacija aplinkos sukūrimas transporto sektoriuje

Be iniciatyvų, kuriomis prisidedama prie ES susietojo ir automatizuoto judumo strategijos, šiame Trečiajame judumo dokumentų rinkinyje pateikiami ir du pasiūlymai, kuriais siekiama sukurti suderintą visiškai skaitmeninę vežėjų ir valdžios institucijų keitimosi informacija aplinką. Du siūlomi reglamentai – Reglamentas dėl Europos jūrų sektoriaus vieno langelio aplinkos ir Reglamentas dėl elektroninio informavimo apie krovinių vežimą – papildo vienas kitą ir suteiks galimybę įmonėms ir šalių, per kurias driekiasi transporto maršrutai (nuo įvežimo punktų ES uostuose iki prekių galutinės paskirties vietų), valdžios institucijoms paprasčiau keistis informacija elektroniniu būdu[17]. Šiais dviem pasiūlymais bus sumažinta biurokratinė logistikos operacijų našta ir sudarytos palankesnės sąlygos keistis skaitmenine informacija; jais bus labiau susietos skirtingos transporto rūšys, taip prisidedant prie daugiarūšio transporto sprendimų.

4. NETARŠUS JUDUMAS: spręsti klimato kaitos uždavinį kartu išlaikant ES pramonės konkurencingumą

4.1. Konkurencingos baterijų ekosistemos kūrimas Europoje. Strateginis veiksmų planas

Baterijų gamyba ir kūrimas Europoje – strateginė būtinybė atsižvelgiant į tai, kad pereinama prie švarios energijos, ir vienas iš pagrindinių Europos automobilių pramonės konkurencingumo veiksnių. Ši veikla taip pat neatskiriama nuo naujojoje pramonės politikos strategijoje Komisijos nustatyto tikslo Europos Sąjungai tapti pasauline lydere inovacijų, skaitmeninimo ir priklausomybės nuo iškastinio kuro mažinimo srityse[18].

Nedelsiant spręstinas uždavinys Europoje sukurti konkurencingą ir tvarią baterijų gamybos pramonę yra išties nelengvas, ir Europa turi būti sparti pasaulio lenktynėse, kad technologijų srityje netaptų iš esmės priklausoma nuo savo konkurentų ir kad išnaudotų didžiules su baterijomis susijusias darbo vietų kūrimo, ekonomikos augimo ir investicijų galimybes. Pagal kai kurias prognozes nuo 2025 m. Europoje galėtų veikti baterijų rinka, kurios metinė vertė

---

[15] Taip pat žr. Komunikatą „Dirbtinis intelektas Europai“ (COM(2018) 237) ir Komisijos tarnybų darbinį dokumentą dėl atsakomybės už naujas skaitmenines technologijas (SWD(2018) 137).

[16] COM(2018) 283.

[17] COM(2018) 278 ir COM(2018) 279.

[18] Aukšto lygio darbo grupės GEAR 2030 ataskaitoje dėl automobilių pramonės ateities ši veiklos sritis taip pat buvo nurodyta kaip viena iš prioritetinių sričių, kurioje reikia imtis intervencinių veiksmų. https://ec.europa.eu/docsroom/documents/26081/attachments/1/translations/en/renditions/native.

būtų 250 mlrd. EUR ir kurioje vien ES paklausai tenkinti produktus tiektų bent 10–20 gigafabrikų (masinės baterijų elementų gamybos struktūrų)[19].

Atsižvelgiant į tai, kad investuoti reikia labai daug ir greitai, šis pramonės uždavinys negali būti sprendžiamas padrikai.

2017 m. spalio mėn. Komisija paskelbė **Europos baterijų aljanso**[20] veiklos pradžią. Šioje veikloje dalyvauja pagrindiniai pramonės suinteresuotieji subjektai, aktyvios valstybės narės ir Europos investicijų bankas. Šios bendradarbiavimo struktūros tikslas – sudaryti palankesnes sąlygas rengti gerai integruotus pramonės inicijuojamus baterijų elementų gamybos projektus, kuriais būtų sutelkiamos ES stiprybės, remiamas įvairių vertės grandinės dalyvių bendradarbiavimas, išnaudojamos sąveikos galimybės ir užtikrinamas konkurencingumas bei masto ekonomija. Europos baterijų aljanso veikla jau duoda apčiuopiamų rezultatų – pranešama apie pramonės konsorciumus ir partnerystes, kurių tikslas – plėtoti baterijų elementų gamybą ir susijusias ekosistemas.

Reikia neleisti šiai kibirkščiai užgęsti.

Dalyvaudama Europos baterijų aljanso veikloje, Komisija pasikonsultavo su daugiau kaip 120 pramonės suinteresuotųjų subjektų ir su jais glaudžiai bendradarbiaudama[21] parengė šiame dokumentų rinkinyje „Europa kelyje“ pateikiamą išsamų **strateginį su baterijomis susijusių veiksmų planą** (2 priedas), kuriame nustatomos konkrečios priemonės, padėsiančios kurti šią novatorišką, tvarią ir konkurencingą baterijų ekosistemą Europoje.

Šiuo veiksmų planu Komisija ne tik skatina laikytis tarpvalstybinio integruoto Europos požiūrio, bet daug dėmesio skiria ir tam, kad žiedinės ekonomikos kontekste būtų užtikrintas baterijų gamybos tvarumas visose vertės grandinės grandyse: žaliavų gavybos ir perdirbimo (pirminio ir antrinio), baterijų elementų ir baterijų paketų projektavimo ir gamybos, jų naudojimo, pakartotinio naudojimo, perdirbimo ir šalinimo. Toks požiūris skatins gaminti ir naudoti didelio našumo baterijas ir padės nustatyti lyginamuosius tvarumo standartus visai ES vertės grandinei.

Siekiant užtikrinti, kad žiedinės ekonomikos kontekste Europa taptų pasauline lydere tvarios baterijų gamybos ir naudojimo srityje, veiksmų plane derinamos tikslinės ES lygmens priemonės, susijusios su, be kita ko, žaliavomis, moksliniais tyrimais ir inovacijomis, finansavimu ir investicijomis, standartizavimu ir reguliavimu, prekyba ir įgūdžių ugdymu.

Konkrečiai, juo siekiama:

- **užtikrinti galimybę gauti žaliavų** iš ES nepriklausančių daug išteklių turinčių šalių, palengvinti prieigą prie Europos žaliavų šaltinių ir užtikrinti galimybę gauti **antrinių žaliavų** perdirbant baterijas žiedinėje ekonomikoje;
- **remti Europos didelio masto baterijų elementų gamybą ir konkurencingos visos vertės grandinės formavimąsi Europoje:** suburti pagrindinius pramonės subjektus ir nacionalines valdžios institucijas; bendradarbiaujant su valstybėmis narėmis ir Europos

[19] Šaltinis: Europos inovacijos ir technologijos instituto konsorciumas „Inno-energy“ http://www.innoenergy.com/.

[20] https://ec.europa.eu/growth/industry/policy/european-battery-alliance_en.

[21] Šioje veikloje dalyvavo daugiau kaip 120 pramonės subjektų ir novatorių. Jie kartu patvirtino šiuo metu įgyvendinamas rekomendacijas dėl prioritetinių veiksmų – http://www.innoenergy.com/eit-innoenergys-role-within-the-european-battery-alliance/.

investicijų banku remti novatoriškus integruotus didelio masto gamybos projektus, turinčius reikšmingą tarpvalstybinį ir tvarumo aspektą;

- **stiprinti pramonės pirmavimą labiau remiant ES mokslinius tyrimus ir inovacijas** pažangiųjų (pavyzdžiui, ličio jonų) ir revoliucingųjų (pavyzdžiui, kietakūnių) technologijų srityje;
- siekiant panaikinti kvalifikuotų darbuotojų trūkumą, **formuoti ir ugdyti aukštos kvalifikacijos darbo jėgą visose baterijų vertės grandinės dalyse**: vykdyti ES ir valstybių narių lygmens veiksmus, kuriais būtų užtikrinamas tinkamas mokymas, perkvalifikavimas ir kvalifikacijos kėlimas ir dėl kurių Europa taptų patrauklia vieta pasaulinio lygio baterijų kūrimo ir gamybos ekspertams;
- **padėti užtikrinti ES baterijų elementų gamybos pramonės tvarumą**, kad jos **aplinkosauginis pėdsakas būtų kuo mažesnis**. Šis tikslas visų pirma turėtų būti įgyvendinamas nustatant saugios ir tvarios baterijų gamybos Europoje reikalavimus;
- **užtikrinti derėjimą su platesne ES reglamentavimo ir tinkamų sąlygų sudarymo sistema** (Švarios energijos strategija ir Judumo dokumentų rinkiniais, prekybos politika ir kt.).

Nustatyti veiksmai gali padaryti trumpojo ir vidutinės trukmės laikotarpio poveikį (visų pirma ES elementų gamybai) ir padėti įvykti ilgalaikiams struktūriniams pokyčiams, kurie padės sukurti baterijų ekosistemą, apimsiančią visą baterijų vertės grandinę ir padėsiančią pagrindus naujos kartos baterijų technologijoms.

Siekiant sėkmingai įgyvendinti įvairius veiksmus, reikės dar glaudžiau bendradarbiauti ir Komisija tikisi, kad visi suinteresuotieji subjektai įsipareigos ir dės pastangas spręsti su baterijomis susijusį Europos uždavinį. Šiuo tikslu, dalyvaudama Europos baterijų aljanso veikloje, Komisija toliau palaikys glaudžius ryšius su valstybėmis narėmis ir pramone, kad būtų išlaikomas tempas ir kad įsipareigojimai bei veiksmai greitai duotų apčiuopiamų rezultatų.

Šiuo veiksmų planu Komisija siekia padėti Europai tvirtai žengti pirmavimo viename iš pagrindinių ateities sektorių keliu, kad būtų skatinamas darbo vietų kūrimas ir augimas žiedinėje ekonomikoje ir kartu užtikrinamas netaršus judumas ir geresnė ES piliečių aplinka bei gyvenimo kokybė.

4.2. Su kelių transporto išmetamu CO_2 kiekiu susijusios ES teisės aktų sistemos sukūrimas

Europos mažataršio judumo strategijoje Komisija prisiėmė politinį įsipareigojimą pasiūlyti pirmąjį ES teisės aktą dėl sunkiųjų transporto priemonių išmetamo CO_2 kiekio. Šiuo Trečiuoju dokumentų rinkiniu Komisija įvykdo šį įsipareigojimą[22]. Pasiūlymas dėl sunkvežimiams, vietos ir tolimojo susisiekimo autobusams taikytinų išmetamo CO_2 kiekio standartų yra svarbus teisės aktų sistemos papildymas siekiant mažinti kelių transporto išmetamą šiltnamio efektą sukeliančių dujų kiekį. Juo papildomas į Antrąjį judumo dokumentų rinkinį įeinantis 2017 m. lapkričio mėn. priimtas pasiūlymas dėl lengviesiems automobiliams ir furgonams po 2020 m. taikysimų išmetamo CO_2 kiekio standartų.

[22] COM(2016) 501.

Šis pasiūlymas dėl teisėkūros procedūra priimamo akto yra būtinas siekiant padėti įvykdyti Paryžiaus susitarime nustatytus ES įsipareigojimus ir įgyvendinti 2030 m. klimato ir energetikos politikos strategiją. Iš tiesų sunkiųjų krovininių automobilių sektoriuje išmetamas CO_2 kiekis sudaro apie ketvirtadalį kelių transporto išmetamo CO_2 kiekio ir numatoma, kad iki 2030 m. šis kiekis dar didės. Be sunkiųjų krovininių automobilių sektoriaus indėlio nepavyks ekonomiškai efektyviai pasiekti ES išmetamo šiltnamio efektą sukeliančių dujų kiekio mažinimo tikslų.

Vežėjai, kurių dauguma yra mažosios ir vidutinės įmonės, gali prarasti galimybę sutaupyti degalų. Nors pirkti efektyviausias transporto priemones ir taip sumažinti degalų kainų poveikį savo veiklai būtų ilgalaikis vežėjų interesas, dėl rinkos ir reglamentavimo kliūčių ekonomiškai efektyvios novatoriškos technologijos nėra plačiai paplitusios rinkoje. Dabar Komisija siūlo priemonių, kuriomis siekiama pašalinti kai kurias iš šių kliūčių ir kuriomis papildomos kitos dviejuose ankstesniuose judumo dokumentų rinkiniuose Komisijos neseniai pasiūlytos priemonės, pavyzdžiui, Eurovinjetės direktyva, Netaršių transporto priemonių direktyva ir Alternatyviųjų degalų infrastruktūros veiksmų planas.

Kyla pavojus, kad ES gamintojai ir komponentų tiekėjai praras dabartinę lyderių poziciją novatoriškų technologijų srityje. Siekiant skatinti inovacijas ir sparčiai didinti transporto priemonių efektyvumą, didelėse rinkose, pavyzdžiui, Jungtinių Valstijų, Kanados, Japonijos, Kinijos ir Indijos, pastaraisiais metais buvo nustatyti degalų suvartojimo ir (arba) išmetamų teršalų kiekio standartai. Komisijos pasiūlymu suteikiamas konkretus postūmis ES imtis iniciatyvos šiame sektoriuje diegti su mažo anglies dioksido kiekio technologijomis susijusias inovacijas ir investuoti į šias technologijas.

Komisija mano, kad reguliuoti sunkiųjų transporto priemonių išmetamą CO_2 kiekį tikslingiausia laipsniškai ir numatant ankstyvą peržiūrą. Teisės aktais turėtų būti siekiama išnaudoti pačias pirmąsias galimybes gauti naudos – jais turėtų būti užtikrinama, kad ekonomiškai efektyviausios ir jau prieinamos technologijos greitai patektų į naujų didžiausiųjų sunkvežimių rinką. Keturių pagrindinių grupių didžiausieji sunkvežimiai bus pirmųjų tipų transporto priemonės, apie kurias ES nuo 2019 m. turės patikimus ir sertifikuotus išmetamų teršalų kiekio duomenis. Jos išmeta apie 65–70 proc. viso sunkiųjų transporto priemonių išmetamo šiltnamio efektą sukeliančių dujų kiekio.

2022 m., remiantis oficialiais trejų metų sertifikavimo duomenimis, bus atlikta peržiūra. Po jos turėtų būti laipsniškai nustatomi reikalavimai, kuriais atsižvelgiama į pažangesnių technologijų poveikį. Be to, išmetamo CO_2 kiekio normos galėtų būti taikomos ir kitų tipų transporto priemonėms, kurioms dar nėra taikomi privalomojo sertifikavimo teisės aktai, – vietos ir tolimojo susisiekimo autobusams, mažesniesiems sunkvežimiams ir priekaboms.

Šiame pirmajame pasiūlyme nustatyti išmetamųjų teršalų mažinimo tikslai netaikomi vietos autobusams, kuriems lengviausia gauti mažataršes ir netaršias galios pavaras, nes turi būti parengti duomenų apie jų išmetamą šiltnamio efektą sukeliančių dujų kiekį rinkimo ir sertifikavimo teisės aktai. Tačiau pagal peržiūrėtą Netaršių transporto priemonių direktyvą ir Alternatyviųjų degalų infrastruktūros veiksmų planą jau dabar bus tiesiogiai remiamos pastangos, rengiant viešuosius pirkimus, miestuose paleisti kursuoti mažataršius ir netaršius autobusus. Be to, bus taikomos priimtame į Antrąjį judumo dokumentų rinkinį įeinančiame veiksmų plane nustatytos pagalbinės priemonės, kuriomis siekiama spartinti alternatyviųjų degalų infrastruktūros diegimą. Taip pat veikia pagal Netaršių autobusų iniciatyvą, kurią

pradėjo Komisija ir remia Regionų komitetas, sukurta platforma, kurios tikslas – užtikrinti, kad greičiau būtų paleisti kursuoti netaršūs vietos autobusai[23].

Komisija ragina Europos Parlamentą ir Tarybą nedelsiant priimti šį teisės aktą, kad nedidėtų atotrūkis tarp sunkiųjų transporto priemonių sektoriuje ir kito kelių transporto sektoriuje išmetamų teršalų kiekio, kad transporto įmonėms būtų suteikta galimybė mažinti degalų išlaidas ir kad būtų užtikrintas ilgalaikis ES gamintojų ir komponentų tiekėjų konkurencingumas.

4.3. Nauja vartotojams skirta degalų kainų palyginimo metodika

Atsižvelgdama į sparčią elektromobilumo plėtrą ir transporto priemonių, kurioms naudojami įvairūs alternatyvieji degalai, plitimą, Komisija pateikia metodiką, kuri suteiks naudotojams galimybę paprastai palyginti šių skirtingų degalų kainas[24]. Tai padės didinti vartotojų informuotumą (be kita ko, padės jiems priimti sprendimus perkant naujas transporto priemones) bei degalų kainų skaidrumą ir turėtų padėti įvairinti energijos šaltinius transporto sektoriuje ir mažinti jame išmetamą CO_2 bei kitų teršalų kiekį.

4.4. Tinkamesnis padangų ženklinimas

Kad būtų sutaupoma degalų ir užtikrinamas kelių transporto saugumas, ES reglamentu dėl padangų ženklinimo skatinama naudoti efektyvų degalų naudojimą užtikrinančias ir saugias padangas, keliančias nedidelį išorinį riedėjimo triukšmą[25]. Juo taip pat siekiama standartinėje etiketėje pateikti daugiau informacijos vartotojams ir taip daryti įtaką pirkėjų sprendimams. Dėl padangų transporto priemonė gali sunaudoti 20–30 proc. daugiau ar mažiau degalų, todėl padangų eksploatacinės charakteristikos daro didelį poveikį transporto priemonių degalų sąnaudoms ir išmetamų teršalų kiekiui.

Komisijos pasiūlymu siekiama sugriežtinti šį reglamentą ir padidinti jo veiksmingumą[26]. Visų pirma jo tikslas – užtikrinti, kad padangų etiketės būtų aiškiai matomos jas perkantiems vartotojams. Tai taip pat reiškia, kad potencialūs pirkėjai turi atpažinti etiketę ir išmanyti eksploatacinių charakteristikų ženklinimą, pavyzdžiui, suprasti, kiek jis tikslus ir patikimas. Be to, reglamentu siekiama etiketėje pateikiamų eksploatacinių parametrų sąrašą papildyti naujais elementais ir galų gale labiau atsižvelgti į kitus ES politikos prioritetus, pavyzdžiui, žiedinės ekonomikos darbotvarkę. Galiausiai reglamentu geriau užtikrinamas rinkos priežiūros vykdymas.

4.5. Sunkvežimiams skirti projektavimo reikalavimai, kuriais siekiama mažinti išmetamą CO_2 kiekį ir didinti saugumą

Aerodinaminės transporto priemonių savybės daro tiesioginį poveikį išmetamam CO_2 kiekiui. Todėl Komisija siūlo peržiūrėti teisės aktą dėl tam tikrų kelių transporto priemonių masės bei matmenų ir trejais metais paankstinti (atkelti į 2019 m.) datą, nuo kurios gamintojams leidžiama rinkai pateikti naujas sunkiasvores krovinines transporto priemones su apvalesnės formos aptakiomis kabinomis[27]. Kaip ir Komisijos pasiūlymu nustatyti sunkiasvorių krovininių transporto priemonių išmetamo CO_2 kiekio standartus, šiuo pasiūlymu siekiama

[23] https://ec.europa.eu/transport/themes/urban/cleanbus_en.

[24] Pagal Direktyvos 2014/94/ES 7 straipsnio 3 dalį priimtas Komisijos įgyvendinimo reglamentas dėl Europos Parlamento ir Tarybos direktyvoje 2014/94/ES numatytos bendros alternatyviųjų degalų vienetų kainų palyginimo metodikos, C(2018) 2751.

[25] Reglamentas (EB) Nr. 1222/2009.

[26] COM(2018) 296.

[27] Direktyva (ES) 2015/719. COM(2018) 275.

padėti mažinti transporto sektoriuje išmetamą CO_2 kiekį ir duoti naudos aplinkai. Kitas tikslas yra didinti kitų eismo dalyvių saugumą ir vairuotojų matomumo galimybes bei patogumą, kartu nuolat gerinant įvairiarūšio vežimo sąlygas.

4.6. Energijos mokesčių sistemos peržiūra siekiant skatinti elektromobilumą

Nors šiuo dokumentų rinkiniu nebus iš esmės peržiūrima Energijos mokesčių direktyva, Komisija nagrinės elektromobilumo skatinimo galimybes per būsimą direktyvos peržiūrą. Be to, principas, pagal kurį ES lygmeniu nustatomi tik minimalūs mokesčių tarifai, jau dabar, net nekeičiant ES teisės aktų, suteikia valstybėms narėms galimybę pritaikyti savo tarifus taip, kad būtų remiamas mažataršis judumas. Visų pirma valstybės narės turėtų persvarstyti šiuo metu dyzeliniams degalams taikomą lengvatinį režimą.

4.7. Transeuropinio transporto pagrindinio tinklo kūrimo racionalizavimas siekiant užtikrinti mažataršį judumą

Infrastruktūra – būtina priemonė siekiant transporto sistemoje diegti netaršius, saugius, skaitmeninius susietuosius sprendimus. Transeuropinis transporto tinklas – Europos transporto infrastruktūros pagrindas. Komisijos tikslas yra užtikrinti, kad jis būtų veiksmingas, pažangus, saugus ir tvarus. Jis turi didelės įtakos krovinių ir keleivių judumo modeliams, nes padeda nustatyti bendrus reikalavimus, rengti kokybiškus infrastruktūros projektus ir skatinti inovacijas. Šiuo tikslu šiame Trečiajame judumo dokumentų rinkinyje pateikiamas pasiūlymas dėl reglamento, kuriuo siekiama palengvinti pagrindinio transeuropinio transporto tinklo kūrimą ir skatinti plėtoti daugiarūšį transportą. Siūlomų priemonių tikslas – supaprastinti leidimų išdavimo, viešųjų pirkimų ir kitas administracines procedūras siekiant didinti proceso veiksmingumą, skaidrumą ir visuomenės pritarimą. Todėl šiuo pasiūlymu bus skatinamas netaršesnis, saugesnis ir labiau susietas judumas – leidimai vykdyti su tuo susijusius transeuropinio transporto tinklo projektus bus išduodami pirmenybės tvarka.[28]

Be to, šis dokumentų rinkinys bus papildytas kvietimu teikti pasiūlymus pagal Europos infrastruktūros tinklų priemonę. Investicijoms į projektus, kuriais tiesiogiai prisidedama prie kelių eismo saugumo, skaitmeninimo ir daugiarūšio transporto plėtojimo transporto sektoriuje, bus numatyta 450 mln. EUR ES dotacijų suma.

5. IŠVADOS

Šiuo Trečiuoju dokumentų rinkiniu „Europa kelyje“ Komisija baigia teikti pasiūlymus dėl teisėkūros procedūra priimamų aktų ir tinkamų sąlygų sudarymo priemones, kurie atspindi visapusišką, integruotą ir perspektyvų požiūrį į tai, kaip užtikrinti netaršų, susietąjį ir konkurencingą judumą visiems ES piliečiams. Judumo srityje dėl skaitmeninimo, priklausomybės nuo iškastinio kuro mažinimo ir inovacijų pasiektas lūžio taškas. ES turi pasinaudoti šių veiksnių atveriamomis naujomis galimybėmis ir kartu būti tinkamai pasirengusi spręsti įvairius pereinamojo laikotarpio uždavinius. Judumas – žmonių ir prekių laisvo judėjimo, kuris yra labai svarbus sklandžiam Europos Sąjungos veikimui, pagrindas. Todėl būtina viską atlikti tinkamai, kad ES, visų pirma jos svarbūs judumo pramonės sektoriai, galėtų ir toliau pirmauti šioje ekonomikai ir visuomenei nepaprastai reikšmingoje srityje, išlikti konkurencinga ateityje ir užtikrinti judumo paslaugų saugumą, netaršumą ir tvarumą. Todėl Komisija ragina teisėkūros institucijas greitai, nesibaigus šio Parlamento kadencijai, priimti pasiūlymus dėl teisėkūros procedūra priimamų aktų ir taip užtikrinti, kad Europa būtų kelyje.

[28] COM(2018) 277.