



Plenarinio posėdžio dokumentas

B8-0290/2017

4.5.2017

PASIŪLYMAS DĖL REZOLIUCIJOS

pateiktas siekiant užbaigti diskusijas dėl Komisijos pareiškimo

pagal Darbo tvarkos taisyklių 123 straipsnio 2 dalį

dėl Europos Sąjungos kelių transporto
(2017/2545(RSP))

Karima Delli

Transporto ir turizmo komiteto vardu

Europos Parlamento rezoliucija dėl Europos Sąjungos kelių transporto (2017/2545(RSP))

Europos Parlamentas,

- atsižvelgdamas į Sutarties dėl Europos Sąjungos veikimo 91 straipsnį,
- atsižvelgdamas į 1999 m. birželio 17 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyvą 1999/62/EB dėl sunkiasvorių krovinių transporto priemonių apmokestinimo už naudojimąsi tam tikra infrastruktūra¹,
- atsižvelgdamas į 2002 m. kovo 11 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyvą 2002/15/EB dėl asmenų, kurie verčiasi mobiliąja kelių transporto veikla, darbo laiko organizavimo²,
- atsižvelgdamas į 2006 m. kovo 15 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentą (EB) Nr. 561/2006 dėl tam tikrų su kelių transportu susijusių socialinių teisės aktų suderinimo³,
- atsižvelgdamas į 2009 m. spalio 21 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentą (EB) Nr. 1071/2009, nustatantį bendrąsias profesinės vežimo kelių transportu veiklos sąlygų taisykles ir panaikinantį Tarybos direktyvą 96/26/EB⁴,
- atsižvelgdamas į 2009 m. spalio 21 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentą (EB) Nr. 1072/2009 dėl bendrųjų patekimo į tarptautinio krovinių vežimo kelių transportu rinką taisyklių⁵,
- atsižvelgdamas į 2009 m. spalio 21 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentą (EB) Nr. 1073/2009 dėl bendrųjų patekimo į tarptautinę keleivių vežimo tolimojo susisiekimo ir miesto autobusais rinką taisyklių⁶,
- atsižvelgdamas į 2014 m. vasario 4 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentą (ES) Nr. 165/2014 dėl kelių transporto priemonėse naudojamų tachografų⁷,
- atsižvelgdamas į Komisijos baltąją knygą „Bendros Europos transporto erdvės kūrimo planas. Konkurencingos efektyviu išteklių naudojimu grindžiamos transporto sistemos kūrimas“ (COM(2011) 0144),
- atsižvelgdamas į 2015 m. rugsėjo 9 d. savo rezoliuciją dėl 2011 m. Baltosios knygos dėl transporto politikos įgyvendinimo. Rezultatų apžvalga ir tolesni veiksmai tvaraus

¹ OL L 187, 1999 7 20, p. 42.

² OL L 80, 2002 3 23, p. 35.

³ OL L 102, 2006 4 11, p. 1.

⁴ OL L 300, 2009 11 14, p. 51.

⁵ OL L 300, 2009 11 14, p. 72.

⁶ OL L 300, 2009 11 14, p. 88.

⁷ OL L 60, 2014 2 28, p. 1.

judumo link¹,

- atsižvelgdamas į 2017 m. sausio 19 d. savo rezoliuciją dėl logistikos ES ir dėl daugiarūšio transporto naujuose TEN-T koridoriuose²,
- atsižvelgdamas į savo 2016 m. lapkričio 24 d. rezoliuciją dėl naujų galimybių mažosioms transporto įmonėms, įskaitant bendradarbiavimu grindžiamus verslo modelius³,
- atsižvelgdamas į Komisijos ataskaitą Europos Parlamentui ir Tarybai dėl Sąjungos kelių transporto rinkos padėties (COM (2014) 0222),
- atsižvelgdamas į 2015 m. kovo 11 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyvą (ES) 2015/413, kuria sudaromos palankesnės sąlygos keistis informacija tarpvalstybiniu lygmeniu apie kelių eismo saugumo taisyklių pažeidimus⁴,
- atsižvelgdamas į Komisijos komunikatą „Europos mažataršio judumo strategija“ (COM(2016)0501) ir į Komisijos komunikatą „Transportas ir CO2“ (COM(1998)0204),
- atsižvelgdamas į Paryžiaus susitarimą ir į savo įsipareigojimą išlaikyti pasaulinės temperatūros kilimą gerokai žemiau 2°C, palyginti su ikipramoninio laikotarpio lygiu, ir dėti pastangas siekiant, kad temperatūros kilimas būtų dar labiau apribotas iki 1,5°C,
- atsižvelgdamas į 2016 m. balandžio 14 d. Amsterdamo deklaraciją dėl bendradarbiavimo susietojo ir automatizuoto transporto priemonių vairavimo srityje. Rengiantis susietųjų ir automatizuotų transporto priemonių naudojimui Europos keliuose,
- atsižvelgdamas į Komisijos komunikatą „Europos sąveikiųjų intelektinių transporto sistemų strategija – svarbus žingsnis į sąveikųjį, susietąjį ir automatizuotą judumą“ (COM(2016) 0766),
- atsižvelgdamas į Darbo tvarkos taisyklių 123 straipsnio 2 dalį,
 - A. kadangi Komisija turėtų kuo skubiau pateikti pasiūlymų dėl teisėkūros procedūra priimamų aktų krovinių vežimo kelių transportu rinkos srityje (toliau – kelių iniciatyvos), siekdama nustatyti ir spręsti problemas, su kuriomis susiduria šis sektorius;
 - B. kadangi ES kelių transporto sektoriuje yra 5 mln. tiesioginių darbo vietų ir jis sudaro beveik 2 % ES BVP (344 000 keleivių vežimo kelių transportu įmonių ir daugiau kaip 560 000 krovinių vežimo keliais įmonių)⁵;
 - C. kadangi 2013 m. keleivių vežimo kelių transportu veikla ES siekė 5 323 mlrd. keleivių nukeliautų kilometrų, iš kurių kelionės lengvaisiais automobiliais sudarė 72,3 proc., o kelionės autobusais ir tolimojo susisiekimo autobusais – 8,1 proc. visos keleivių vežimo

¹ Priimti tekstai, P8_TA(2015)0310.

² Priimti tekstai, P8_TA(2017)0009.

³ Priimti tekstai, P8_TA(2016)0455.

⁴ OL L 68, 2015 3 13, p. 9.

⁵ Šaltinis: ES transporto statistiniai duomenys 2016 m., pagrįsta Eurostato duomenimis.

veiklos 28 ES valstybėse narėse¹;

- D. kadangi kelių eismo sauga vis dar yra aktualus klausimas ES, nes 2015 m. 135 000 keleivių buvo sunkiai sužalota ir 26 100 keleivių žuvo;
- E. kadangi kelių transportas yra pagrindinis ES ekonomikos variklis ir turėtų toliau pirmuoti skatinant tolesnį ekonomikos augimą ir naujų darbo vietų kūrimą, taip pat skatinant konkurencingumą ir teritorinę sanglaudą, ir kadangi būtina, kad šis sektorius taptų tvaresnis ir jame būtų užtikrinamos deramos darbo sąlygos ir socialinės teisės;
- F. kadangi kelių transportas yra sektorius, kuriame Europa yra pasaulio lyderė tiek gamybos, tiek transporto operacijų srityse, kadangi itin svarbu, kad Europos kelių transporto sektoriaus plėtra, investicijos į jį ir jo atsinaujinimas vyktų subalansuotu ir ekologišku būdu, siekiant išlaikyti jo, kaip pasaulinio lyderio technologijų srityje, poziciją pasaulio ekonomikoje, kuriai vis labiau būdingas stiprių naujų dalyvių ir naujų verslo modelių atsiradimas;
- G. kadangi kelių transporto sektoriuje ir toliau palaipsniui atsisakoma iškastinio kuro, atsižvelgiant į neatidėliotiną poreikį pagerinti šio sektoriaus energijos vartojimo efektyvumą ekonomišką būdu, nesumažinant jos konkurencingumo, visų pirma naudojant alternatyviuosius degalus, alternatyvias galios pavaras ir skaitmeninimą;
- H. kadangi transportas reikšmingai prisideda prie klimato kaitos, nes jis sudaro apie 23,2 proc. viso ES išmetamo šiltnamio efektą sukeliančių dujų (ŠESD) kiekio, ir kadangi kelių transportas 2014 m. sudarė 72,8 proc. ES išmetamo ŠESD kiekio;
- I. kadangi apskaičiuota, jog spūstys keliuose ES ekonomikai kainuoja 1 proc. jos BVP prarasto laiko, papildomo suvartojamų degalų kiekio ir taršos požiūriu;
- J. kadangi tarptautinis krovinių vežimo kelių transportas susiduria su vis didesniu skaičiumi valstybių narių nustatytų reguliavimo kliūčių;
- K. kadangi daugiarūšio transporto tinklai ir įvairių rūšių transporto ir paslaugų integravimas gali būti labai naudingi dalykai gerinant keleivinio ir krovinio transporto jungtis ir veiksmingumą ir taip padedant mažinti išmetamą anglies junginių ir kitų žalingų teršalų kiekį;
- L. kadangi valstybėse narėse nepakankamai užtikrinamas ES teisės aktų dėl kabotažo vykdymas;
- M. kadangi Sąjungoje labai skirtingai įgyvendinami galiojantys teisės aktai dėl darbo sąlygų, socialinių teisių ir kelių eismo saugos;

Konkurencingumo didinimas ir inovacijos kelių sektoriuje

1. mano, kad kelių iniciatyvos turėtų suteikti labai reikalingą postūmį kurti tvaresnį, saugų, novatorišką ir konkurencingą Europos kelių transporto sektorių, toliau plėtoti Europos kelių infrastruktūrą, kad pagerėtų kelių transporto veiksmingumas ir logistika, užtikrinti

¹ Šaltinis: ES transporto statistiniai duomenys 2016 m., pagrįsta Eurostato duomenimis.

vienodas sąlygas visiems veiklos vykdytojams pasaulinėje rinkoje, taip pat baigti kurti keleivių ir krovinių vežimo keliais vidaus rinką ir užtikrinti geresnį jos veikimą bei nustatyti ilgalaikę Europos kelių transporto sektoriaus strategiją;

2. taip pat mano, kad kelių iniciatyvos turėtų paskatinti technologinę transporto priemonių raidą, skatinti naudoti alternatyviuosius degalus, padidinti transporto sistemų ir rūšių sąveiką ir užtikrinti galimybes MVĮ patekti į transporto rinką;
3. ragina Komisiją rengiant kelių iniciatyvas atsižvelgti į 2015 m. rugsėjo 9 d. Parlamento rezoliuciją dėl 2011 m. Baltosios knygos dėl transporto politikos įgyvendinimo; pabrėžia, kad pagal ES įvairiarūšio ir tvaraus transporto politiką kelių transportas turi būti vertinamas laikantis holistinio ir ilgalaikio požiūrio;
4. pabrėžia, kad kelių transporto sektorius smarkiai prisideda prie ES darbo vietų kūrimo ir ekonomikos augimo ir kad ekonominė padėtis yra glaudžiai susijusi su ES kelių transporto sektoriaus konkurencingumu; todėl prašo kurti aktyvias politikos strategijas, kuriomis siekiama remti ir plėtoti tvarų kelių sektorių palaikant sąžiningą konkurenciją, ypač MVĮ, visų pirma atsižvelgiant į būsimus skaitmeninius, technologinius ir aplinkos pokyčius šiame sektoriuje, ir kartu skatina užtikrinti darbuotojų kvalifikacijos kėlimą;
5. ragina Europos kelių sektorių pasinaudoti skaitmeninimo suteikiamomis galimybėmis; ragina Komisiją išplėtoti ryšių infrastruktūrą – tiek tarp pačių transporto priemonių, tiek tarp transporto priemonių ir infrastruktūros – kad būtų pagerinta kelių eismo sauga, veiksmingumas ir būtų pasirengta kelių eismo ateičiai; pabrėžia, kad reikia plėtoti technologijų perdavimą transporto priemonėms, sustiprinti jų logistinę paramą ir šiuo klausimu parengti atitinkamas apibrėžtis ir taisykles; ragina Komisiją numatyti tinkamą susietojo ir automatizuoto vairavimo reglamentavimo sistemą, taip pat nustatyti naujus bendradarbiavimu grindžiamus verslo modelius;
6. ragina Komisiją labiau derinti teisės aktus, susijusius su keleivių ir krovinių vežimu, visų pirma ES elektroninių rinkliavos sistemų srityje, kadangi dabartinė suderinamumo stoka lemia papildomas transporto išlaidas; šiuo atžvilgiu ragina naudoti skaitmenines technologijas (kompiuterizuotus ir standartizuotus dokumentus, e. CMR važtaraščius, išmaniuosius tachografus ir t. t.), kad būtų užtikrinti visiškai veikianti vidaus rinką;

Palankesnės sąlygos tarpvalstybiniam judumui kelių transportu

7. ragina valstybes nares išsamiau įgyvendinti atitinkamas ES taisykles, o Komisiją – atidžiau stebėti tokį įgyvendinimą, be kita ko, atsižvelgiant į tarpvalstybinio bendradarbiavimo, aiškinimo ir tinkamo ir nediskriminacinio galiojančių teisės aktų vykdymo aspektus, taip pat spręsti nacionalinės teisės aktų suderinimo klausimą; mano, kad, kai pagrįsta, Komisija turėtų pradėti pažeidimo nagrinėjimo procedūras dėl įstatymų ir priemonių, kuriais iškreipiama rinką;
8. ragina valstybes nares glaudžiau bendradarbiauti su organizacija „Euro Contrôle Route“ ir Europos kelių eismo policijos tinklu (TISPOL) siekiant pagerinti Europos kelių transporto teisės aktų įgyvendinimą ir sukurti tvirtą mechanizmą, kuriuo būtų užtikrinamas vienodas ir tinkamas esamo teisyno įgyvendinimas, t. y. padedant valstybėms narėms sertifikavimo, standartizavimo, techninių žinių, duomenų rinkimo, mokymo ir tikrinimo užduočių srityse ir valdant keitimosi informacija tarp nacionalinių

ekspertų ir valdžios institucijų platformas; ragina apsvarstyti galimybę įsteigti Europos kelių transporto agentūrą siekiant, kad būtų tinkamai įgyvendinami ES teisės aktai ir skatinamas standartizavimas visose valstybėse narėse;

9. ragina valstybes nares sugriežtinti patikrinimus, visų pirma susijusius su vairavimo ir poilsio laikotarpiais ir kabotažo taisyklėmis, ir naudoti veiksmingas, proporcingas ir atgrasančias sankcijas; ragina Komisiją greičiau nustatyti privalomą skaitmeninių prietaisų, kaip antai išmaniųjų tachografų ir elektroninių važtaražčių (e. CMR), naudojimą transporto priemonėse, kad būtų pagerinta atitiktis atitinkamoms ES taisyklėms stebėsenai ir sumažintos administracinės išlaidos;
10. ragina Komisiją toliau derinti privalomos saugos įrangą lengvosiose ir sunkiosiose transporto priemonėse, kaip antai avarinio sustojimo ženklus, šviesą atspindinčias liemenes, atsargines lemputes arba alkoholio matuoklius, reglamentuojančias taisykles;
11. ragina Komisiją išnagrinėti galimybes sumažinti dėl skirtingų nacionalinės teisės aktų susidariusią biurokratinę ir finansinę naštą, siekiant sudaryti palankesnes sąlygas laisvai teikti transporto paslaugas visoje ES; mano, kad, kalbant apie socialines sąlygas mobiliems darbuotojams, turėtų būti suteikta galimybė atsiskaityti už ilgesnį laikotarpį, net kai jie dirba keliems operatoriams, nepriklausomai nuo užsakymų skaičiaus;
12. pabrėžia, kad ES įgyvendinama darni, skaidri, nediskriminuojanti ir nebiurokратиška kelių apmokestinimo sistema, proporcinga kelių naudojimui ir išorės sąnaudoms, kurios susidaro dėl sunkvežimių, autobusų ir automobilių („naudotojas moka“ ir „teršėjas moka“ principai), teigiamai prisidėtų prie prastėjančios kelių infrastruktūros būklės, spūsčių ir taršos klausimų sprendimo; ragina Komisiją sukurti sistemą, pagal kurią būtų užtikrinamas nediskriminavimas ir vengiama keleiviniams automobiliams taikomų fragmentinio apmokestinimo sistemų ES;
13. ragina Komisiją pasiūlyti persvarstyti Europos elektroninės rinkliavos paslaugos (EERP) direktyvą, į kurią turėtų būti įtrauktas išorinių sąnaudų elementas, pagrįstas principu „teršėjas moka“, kuri būtų visiškai sąveiki su tikslu padėti kurti suderintus ES kelių mokesčių rinkimo techninius standartus, būtų pagrįsta skaidrumu, geresniu įvairios intelektinės transporto sistemos (ITS) įrangos, kuri diegiama transporto priemonėse, plėtojimu ir integravimu, taip pat išsamesniu teisės aktų išaiškinimu, siekiant geriau apibrėžti ir saugoti EERP teikėjų teises ir palengvinti jų prievoles;
14. mano, kad periferinėms valstybėms narėms ir šalims, neturinčioms alternatyvos kelių transportui, sunkiau pasiekti ES vidaus rinkos centrą; ragina Komisiją į savo kelių iniciatyvas įtraukti mechanizmą, kuriuo būtų sumažintos kelių transporto operacijų iš periferinių regionų sąnaudos;
15. pabrėžia, kad nuomojamos transporto priemonės paprastai yra naujausios ir švariausios transporto priemonės rinkoje, prisidedančios prie kelių transporto sektoriaus veiksmingumo; todėl ragina Komisiją persvarstyti esamas nuomojamiems automobiliams taikomas taisykles, pagal kurias valstybėms narėms leidžiama uždrausti naudoti tokias transporto priemones tarptautinio vežimo operacijoms;
16. yra susirūpinęs dėl to, kad nacionalinės valdžios institucijos neužtikrina taisyklių vykdymo, susijusio su sukčiavimu naudojant tachografus ir vykdant kabotažo

operacijas, ir todėl ragina Komisiją spręsti šias problemas, be kita ko, naudojant naujas technologijas, supaprastinant ir aiškiau išdėstant kabotažo nuostatas ir užtikrinant efektyvesnę keitimąsi informacija tarp institucijų siekiant užtikrinti geresnę taisyklių vykdymą ES ir geriau stebėti kabotažo operacijas;

17. mano, kad teisėkūros reikalavimai turėtų būti proporcingi įmonės veiklos pobūdžiui ir dydžiui; tačiau reiškia susirūpinimą dėl to, ar vis dar yra pagrindo atleisti lengvasias komercines transporto priemones nuo tam tikro skaičiaus Europos taisyklių taikymo, atsižvelgiant į tai, kad vis daugiau lengvųjų komercinių transporto priemonių naudojama tarptautiniams kroviniams vežti, ir prašo Komisiją pateikti vertinimo ataskaitą dėl poveikio ekonomikai, aplinkai ir saugumui;
18. pabrėžia, kad turėtų būti sudarytos palankesnės sąlygos tarpvalstybiniam judumui kelių transportu kaimyninėms narystės siekiančioms šalims, geriau suderinant kelių infrastruktūros standartus, signalizavimo ir elektronines sistemas, taip užtikrinant, kad nesidarytų spūstys, ypač pagrindiniame transeuropiniame transporto tinkle (TEN-T);

Socialinių sąlygų ir saugumo taisyklių gerinimas

19. pabrėžia, kad laisvė teikti transporto paslaugas visoje ES neturėtų pateisinti jokio darbuotojų pagrindinių teisių pažeidimo ar susilpninti esamų teisės aktų dėl darbo sąlygų, kaip antai poilsio laikotarpiai, darbo modeliai, laikotarpiai, kai dirbama ne pagrindinėje buvimo vietoje, galimybė įgyti įgūdžių, kvalifikacijos kėlimas ir karjeros galimybės, sveikata ir sauga, priežiūra ir socialinė parama bei minimalus darbo užmokestis;
20. yra susirūpinęs dėl socialiniu požiūriu probleminės verslo praktikos, kuri taip pat kelia pavojų kelių eismo saugai ir yra daugiausia susijusi su kabotažo taisyklėmis ir vadinamosiomis priedangos įmonėmis (ypač klausimai, susiję su fiktyviu savarankišku darbu ir tyčiniu piktnaudžiavimu arba esamų Europos ir nacionalinių teisės aktų apėjimu, taip sudarant sąlygas plėtoti nesąžiningą konkurenciją neteisėtai mažinant darbo jėgos ir veiklos sąnaudas ir vėliau pažeidžiant darbuotojų teises; tie pažeidimai atsiranda dėl nepakankamai aiškių ES taisyklių ir nevienodo jų aiškinimo ir vykdymo užtikrinimo praktikos nacionaliniu lygmeniu);
21. ragina Komisiją peržiūrėti reikalavimus dėl įsisteigimo teisės siekiant panaikinti priedangos įmones kelių transporto sektoriuje;
22. ragina Komisiją ir valstybes nares skubiai spręsti klausimus, susijusius su vairuotojų nuovargiu, be kita ko, užtikrinant, kad bet kokios investicijos į kelių infrastruktūrą apimtų ir sąlygų vairuotojams, ypač tolimųjų reisų vairuotojams, gerinimą ir kad būtų visada laikomasi teisės aktų nuostatų dėl poilsio pertraukų;
23. ragina Komisiją paaiškinti kabotažo taisykles ir taisykles, kuriomis reglamentuojamas vežimo kelių transportu profesijos įgijimas, ir pagerinti jų įgyvendinimą siekiant veiksmingai kovoti su sukčiavimu ir piktnaudžiavimu;
24. ragina Komisiją patikslinti Darbuotojų komandiravimo direktyvos nuostatų taikymą kelių transporto sektoriuje ir pagerinti jų įgyvendinimą ir vykdymo užtikrinimą;

25. pabrėžia, kad Europa susiduria su profesionalių vairuotojų trūkumo problema, kuri kyla dėl augančios transporto paslaugų paklausos, sparčios tarptautinės prekybos plėtros ir demografinės padėties; todėl ragina Komisiją sudaryti geresnes galimybes jaunuoliams ir jaunuolėms mokytis šios profesijos ir spręsti vairuotojų prastų darbo sąlygų ir kokybiškos pakelių infrastruktūros trūkumo problemas;
26. pabrėžia, kad skirtingi nacionaliniai teisės aktai dėl socialinių sąlygų ir teisių Sąjungos kelių transporto sektoriuje sukuria didžiulius ir neproporcingus administracinius barjerus operatoriams, ypač MVI, padaro teisinę sistemą dar sudėtingesnę, trukdo sukurti kelių transporto sektoriaus vidaus rinką Sąjungoje ir sudaro kliūčių laisvam prekių ir paslaugų judėjimui;
27. ragina Komisiją pateikti pasiūlymų dėl kitų kelių iniciatyvų, kurios leistų efektyviau atskirti laisvę teikti paslaugas ir įsisteigimo laisvę, siekiant užtikrinti, kad valstybėje narėje, kurioje bendrovė nėra įsisteigusi, vykdoma verslo veikla būtų laikina ir kad darbuotojams būtų taikomi tos šalies, kurioje yra jų įprasta darbo vieta arba kurioje jie vykdo didžiąją dalį savo profesinės veiklos, teisės aktai;
28. ragina Komisiją ir valstybes nares spręsti darbo kelių transporto sektoriuje kokybės klausimą, visų pirma mokymo, sertifikavimo, darbo sąlygų ir karjeros raidos aspektais, siekiant sukurti kokybiškas darbo vietas, lavinti būtinus įgūdžius ir sustiprinti ES kelių transporto operatorių konkurencingumą, kad jis taptų patrauklesnis jaunimui, kartu siekiant užtikrinti tinkamą darbo ir asmeninio gyvenimo pusiausvyrą vairuotojams;
29. ragina Komisiją persvarstyti Mišriojo vežimo direktyvą 92/106/EEB, kad būtų sustiprintas daugiarūšis transportas ir panaikinta nesąžininga praktika bei užtikrinta atitiktis socialinės srities teisės aktams, susijusiems su mišriuoju vežimu;
30. ragina Komisiją įvertinti galimybę visiems Bendrijos licenciją turintiems veiklos vykdytojams sukurti elektroninę integruotą veiklos vykdytojo bylą, kuria būtų siekiama rinkti visus per patikras kelyje surinktus aktualius duomenis apie vežėją, transporto priemonę ir vairuotoją;
31. pabrėžia, kad poilsio įrenginių sistema ES yra nepakankama ir neadekvati; todėl ragina valstybes nares konsultuojantis su Komisija parengti patogių ir saugių poilsio aikštelių, turinčių pakankamą skaičių automobilių stovėjimo aikštelių, sanitarinių patalpų ir tranzito viešbučių, statybos ir pajėgumų numatymo planą, ypač strateginiuose taškuose / mazguose, kuriuose eismas gali būti labai intensyvus;
32. ragina Komisiją ir valstybes nares spręsti aktualius nepraktiškumo, susijusio su vairavimo ir poilsio laiku, klausimus, t. y. dažnai pasitaiko situacijų, kai vairuotojai yra priversti ilsėtis kelias valandas, nors jie yra tik už kelių kilometrų nuo savo pagrindinės buvimo vietos arba gyvenamosios vietos; ragina Komisiją į tai atsižvelgti peržiūrint 2016 m. kovo 15 d. Reglamentą (EB) Nr. 561/2006 dėl tam tikrų su kelių transportu susijusių socialinių teisės aktų suderinimo;
33. ragina Komisiją ir valstybes nares ES lygmeniu nustatyti sunkių sužalojimų keliuose mažinimo tikslą;
34. ragina Komisiją nedelsiant pradėti Bendrojo saugos reglamento (EB) Nr. 661/2009

persvarstymą ir atsižvelgti į naujų technologijų ir standartų, įskaitant bent skubios pagalbos duomenų įrašymo įtaisus, tiesioginio matymo standartus, pažangias greičio reguliavimo ir padangų oro slėgio stebėjimo sistemas, vaidmenį;

35. pabrėžia būtinybę didinti saugumą ES keliuose ir iki 2020 m. pasiekti tikslą perpus sumažinti žūčių ir sunkių sužalojimų skaičių; pritaria Komisijos taikomam poveikio vertinimui peržiūrint kelių infrastruktūros saugumo valdymo teisinę bazę;

Mažai teršalų išmetančio kelių transporto skatinimas

36. teigia, kad būtina didinti kelių transporto išteklių naudojimo efektyvumą ir jo vaidmenį moderniam transporto tinkle, kuriame vienu metu naudojamos įvairių rūšių transporto priemonės, siekiant veiksmingiau išnaudoti esamus pajėgumus, didinti vidutinį transporto priemonių keleivių skaičių, skatinti mažesnių ir lengvesnių automobilių naudojimą, dalijimąsi lengvaisiais automobiliais ir perėjimą nuo keturių varomųjų ratų prie dviejų; mano, kad skaitmeninimas yra pagrindinis elementas siekiant išteklių efektyvumo gerinimo tikslo;
37. pabrėžia, kad, siekiant įgyvendinti 2015 m. Paryžiaus susitarimo dėl klimato kaitos (COP 21) tikslus, transporto sektoriaus priklausomybės nuo iškastinio kuro mažinimo ir oro kokybės gerinimo turėtų būti siekiama skatinant naudoti elektros energija varomas transporto priemones, kuro elementus ir kitas pažangias varymo sistemas, ypač tas, kurie suteikia Europai didesnę technologinę pranašumą;
38. ragina Komisiją pateikti plataus užmojo pasiūlymų dėl sunkvežimių ir autobusų išmetamo CO₂ kiekio standartų siekiant sumažinti išmetamą ŠESD kiekį kelių transporto sektoriuje; prašo Komisijos toliau nagrinėti galimybes paspartinti perėjimą prie mažo anglies dioksido kiekio technologijų transporto, numatant paskatas už senesnių įrenginių atnaujinimą;
39. ragina numatyti konkrečias priemones, kuriomis būtų užtikrintas principų „naudotojas moka“ ir „teršėjas moka“ taikymas kelių transporto sektoriuje, įskaitant gaires ir gerąją patirtį, ir nustatyti sąžiningas ir vienodas veiklos sąlygas visuose ES regionuose;
40. pabrėžia, kad Europos elektroninės rinkliavos paslaugos (EERP) direktyvos persvarstymas galėtų padėti skatinti ekologiškesnes transporto priemones ir dalijimąsi transporto priemonėmis;
41. pabrėžia, kad labai svarbu įrengti tinkamą alternatyvaus kuro naudojimo infrastruktūrą kelių transporte, ir todėl ragina Komisiją ir valstybes nares sukurti skatinimo modelius, kurie padėtų baigti kurti alternatyvių degalų tiekimo tinklą;
42. ragina rengti veiksmingas nacionalinės politikos programas, kuriomis būtų skatinama plačiau naudoti alternatyvius degalus (pvz., elektrą, hibridinius degalus, vandenilį, suslėgtąsias gamtines dujas) naudojančias transporto priemones, ir ragina skubiai įrengti būtiną degalų papildymo ir (arba) baterijų įkrovimo infrastruktūrą;
43. pripažįsta, kad novatoriškos ir nedaug anglies dioksido išmetančios kelių transporto priemonės ir infrastruktūra padės palengvinti susisiekimą ir jungtis tarp kelių, geležinkelių bei uostų ir taip paskatins bendrą perėjimą prie labiau aplinką tausojančių

transporto formų, skirtų asmenims, keleiviams ir kroviniams vežti;

44. mano, kad susitarimai pavežti ir dalijimasis vienu automobiliu yra labai svarbi tvaraus susisiekimo vystymo priemonė atokiausiuose, kalnų ir kaimo regionuose; ragina Komisiją, valstybes nares ir vietos valdžios institucijas sudaryti palankesnes sąlygas bendradarbiavimu grindžiamų verslo modelių atsiradimui šioje srityje;
45. prašo Komisijos apsvarstyti galimybę keliose valstybėse narėse įkurti mažos taršos zonas ir galimybę nustatyti bendrus šių zonų įkūrimo / veikimo kriterijus ir (arba) taisykles;
46. pažymi, kad intelektinės transporto sistemos (ITS), pvz., sąveikiosios intelektinės transporto sistemos (C-ITS), ir inovacijos, pvz., e. greitkelis (elektrifikuoti sunkvežimiai su kontaktinio tinklo technologija), ir transporto priemonių grupavimas (angl. *platooning*) galėtų atlikti svarbų vaidmenį didinant transporto sistemos efektyvumą, saugumą ir aplinkosaugos veiksmingumą; todėl ragina Komisiją skatinti intelektinių transporto sistemų plėtrą ir naudojimą ir inovacijas;
47. pažymi, kad tuščių reisų skaičius kelių transporto veikloje vis dar yra didelis, o tai turi neigiamą poveikį aplinkai; primena, kad 2012 m. beveik ketvirtadalis (23,2 proc.) visų sunkiasvorių krovinių transporto priemonių ES nuvažiuotų kilometrų buvo nuvažiuota be krovinio, ir kad tokį didelį tuščių reisų skaičių lemia dabartiniai kabotažo operacijų apribojimai, kurie neleidžia vežėjams dar labiau didinti krovinių apimčių, taigi ir jų aplinkosauginio veiksmingumo; todėl pabrėžia teigiamą rinkos atvėrimo kelių transporto aplinkosauginiam efektyvumui poveikį;
48. ragina Komisiją ir valstybes nares, siekiant sumažinti kelių transporto sektoriaus išmetamą anglies dioksido kiekį, pagreitinti perėjimą nuo tradicinių iškastiniu kuru varomų kelių transporto priemonių prie tvarių elektra varomų, t. y. vandenilio kuro elementus naudojančių transporto priemonių;
49. ragina Komisiją atnaujinti transporto išorės sąnaudų vadovą, į jį įtraukiant naujus duomenis apie realiomis vairavimo sąlygomis išmetamus teršalus bei klimato kaitos sukeltą ekonominę ir socialinę žalą;
50. pabrėžia tai, kad nustatyti perėjimo prie alternatyvios ir atsinaujinančiųjų išteklių energijos kelių transporto srityje tikslai turėtų būti pasiekti naudojant įvairios kilmės energiją ir esamus energijos taupymo metodus; pažymi, kad minėtam perėjimui reikalingos atitinkamos paskatos ir kad mažinimo tikslai turėtų būti formuluojami technologijų požiūriu neutraliu būdu;
51. pažymi, kad šiam perėjimui palengvinti gali būti naudojami alternatyvieji degalai, įskaitant suslėgtąsias gamtines dujas, suskystintas gamtines dujas ir antros kartos biodegalus;

o

o o

52. paveda Pirmininkui perduoti šią rezoliuciją Tarybai ir Komisijai.