



Europos Sąjungos
Taryba

Briuselis, 2020 m. gruodžio 11 d.
(OR. en)

14012/20

TRANS 599
AVIATION 247
MAR 163
CLIMA 352
ENV 804
MI 566
RECH 520
COMPET 631
ENER 496
IND 268

PRIDEDAMAS PRANEŠIMAS

nuo:	Europos Komisijos generalinės sekretorės, kurios vardu pasirašo direktorė Martine DEPREZ
gavimo data:	2020 m. gruodžio 11 d.
kam:	Europos Sąjungos Tarybos generaliniam sekretoriui Jeppe TRANHOLMUI-MIKKELSENUI
Komisijos dok. Nr.:	COM(2020) 789 final
Dalykas:	KOMISIJOS KOMUNIKATAS EUROPOS PARLAMENTUI, TARYBAI, EUROPOS EKONOMIKOS IR SOCIALINIŲ REIKALŲ KOMITETUI IR REGIONŲ KOMITETUI Darnaus ir išmanaus judumo strategija. Europos transporto kelias į ateitį

Delegacijoms pridedamas dokumentas COM(2020) 789 final.

Pridedama: COM(2020) 789 final



Briuselis, 2020 12 09
COM(2020) 789 final

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

Darnaus ir išmanaus judumo strategija. Europos transporto kelias į ateitį

{SWD(2020) 331 final}

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

Darnaus ir išmanaus judumo strategija. Europos transporto kelias į ateitį

1 MŪSŲ VIZIJA

- Judumas ir transportas svarbūs mums visiems.** Judumas yra būtina mūsų ekonominio ir socialinio gyvenimo sąlyga: nuo kasdienių kelionių į darbą, šeimos ir draugų lankymo ir turizmo iki tinkamo pasaulinių tiekimo grandinių veikimo, kad mūsų parduotuvėse netrūktų prekių ir nesutriktų mūsų pramoninė gamyba. Laisvas asmenų ir prekių judėjimas kertant vidaus sienas yra Europos Sąjungos (ES) ir jos bendrosios rinkos pagrindinė laisvė. Keliaujant ES viduje užtikrinama didesnė sanglauda, sustiprinama europinė tapatybė. Transporto sektoriaus, kuris pagal Europos namų ūkių išlaidas yra antrojoje vietoje, indėlis į Europos BVP sudaro 5 proc., jame tiesiogiai dirba maždaug 10 mln. darbuotojų.
- Judumas teikia daug naudos, bet mūsų visuomenė moka už jį ir tam tikrą kainą.** Išmetamas šiltnamio efektą sukeliančių dujų kiekis, oro, triukšmas ir vandens tarša, taip pat nelaimingi atsitikimai ir kelių avarijos, spūstys ir biologinės įvairovės nykimas, visa tai daro poveikį mūsų sveikatai ir gerovei. Šis poveikis ankstesnėmis pastangomis ir politikos priemonėmis nėra pakankamai kompensuojamas. Transporto sektoriuje išmetamas šiltnamio efektą sukeliančių dujų kiekis vis didėja ir jau sudaro ketvirtį viso ES išmetamo teršalų kiekio.
- Didžiausias transporto sektoriuje kylantis iššūkis – gerokai sumažinti išmetamą teršalų kiekį ir padaryti sektorių tvaresnį.** Be to, tokia pertvarka atveria daug galimybių pagerinti gyvenimo kokybę, o Europos pramonei – visose vertės grandinėse modernėti, kurti kokybiškas darbo vietas, kurti naujus produktus ir paslaugas, didinti konkurencingumą ir siekti pirmauti visame pasaulyje, kitose rinkose sparčiai judant link netaršaus judumo. Atsižvelgiant į didelę bendro ES išmetamo šiltnamio efektą sukeliančių dujų kiekio dalį, ES tikslas iki 2030 m. sumažinti išmetamą šiltnamio efektą sukeliančių dujų kiekį bent 55 proc. ir iki 2050 m. pasiekti poveikio klimatui neutralumą bus įgyvendintas tik taikant platesnio užmojo politiką, kurios tikslas – nedelsiant sumažinti transporto priklausomumą nuo iškastinio kuro kartu dedant pastangas pasiekti nulinę taršą. **Europos žaliojo kurso sėkmė¹ priklauso nuo mūsų gebėjimo užtikrinti visos transporto sistemos tvarumą.**
- COVID-19 pandemija aiškiai parodė, kad ES gyvybiškai svarbu išsaugoti tinkamą bendrosios rinkos veikimą. Krizė pademonstravo, kokią svarbą vaidmenį atlieka transportas ir kokia didelė yra socialinė, sveikatos ir ekonominė kaina, kai laisvas asmenų, prekių ir paslaugų judėjimas yra labai ribojamas arba net sustabdomas. **Norint įveikti bet kokią krizę ir sustiprinti ES strateginę autonomiją ir atsparumą būtina išsaugoti tiekimo grandines ir taikyti koordinuotą europinį požiūrį į junglumą ir transporto veiklą.**
- Taigi siekis užtikrinti, kad mūsų transporto sistema būtų iš tiesų atspari būsimoms krizėms, taip pat turi būti pagrindinis būsimos ES transporto politikos tikslas.** Bendros Europos transporto erdvės sukūrimas, numatytas 2011 m. baltojoje knygoje², vis dar yra Europos transporto politikos kertinis akmuo. ES ir toliau strategiškai svarbu skatinti

¹ COM(2019) 640 *final*, Europos žaliasis kursas.

² COM (2011) 144 *final*, baltoji knyga „Bendros Europos transporto erdvės kūrimo planas. Konkurencingos efektyviu išteklių naudojimu grindžiamos transporto sistemos kūrimas“. Komisija šią baltąją knygą įvertino dokumentuose SWD(2020) 410 ir SWD(2020) 411.

sanglaudą, mažinti regioninius skirtumus ir didinti junglumą bei gerinti prieigą prie vidaus rinkos visuose regionuose. COVID-19 pandemija daro judumui didelį poveikį. Gaivinant ekonomiką po šios didelės krizės teikiama viešoji parama turėtų padėti judumo sektoriui atsigaivinti dar patobulėjant ir žengti į tvarią ir išmanią ateitį.

6. **Judumo žalinimas turi būti nauja galimybė transporto sektoriui augti.** Judumas Europoje turėtų būti grindžiamas veiksminga jungtine daugiarūšio transporto – ir keleivinio, ir krovinio – sistema, kurią papildytų įperkamo greitojo geležinkelio tinklas, tanki įkrovimo ir degalų papildymo infrastruktūra netaršioms transporto priemonėms³ ir gausi atsinaujinančiųjų išteklių ir mažo anglies dioksido kiekio degalų pasiūla, švaresnis ir aktyvesnis judumas žalesniuose miestuose, taip prisidedančiuose prie geros savo gyventojų sveikatos ir gerovės.
7. **Skaitmeninimas taps būtinu visos sistemos modernizavimo veiksmu**, ji veiks sklandžiai ir bus veiksmingesnė. Europoje skaitmeninimas ir automatizavimas taip pat reikalingi tam, kad toliau didėtų sauga, saugumas, patikimumas ir patogumas ir taip būtų išlaikomas ES pirmavimas transporto įrangos gamybos ir paslaugų srityje bei didėtų mūsų konkurencingumas pasaulyje kuriant veiksmingas ir atsparias logistikos grandines.
8. Vykstant šioms permainoms niekas neturėtų likti nuošalyje: **būtina, kad judumas būtų prieinamas ir įperkamas visiems, kad kaimo ir atokūs regionai būtų geriau sujungti⁴, jis būtų prieinamas riboto judumo asmenims ir neįgaliesiems ir kad sektoriuje būtų siūlomos geros socialinės sąlygos, perkvalifikavimo galimybės ir patrauklios darbo vietos.** Europos socialinių teisių ramstis yra Europos kompasas siekiant užtikrinti, kad žalioji ir skaitmeninė pertvarka būtų socialiai sąžininga ir teisinga.
9. **Apskritai turime užtikrinti, kad vietoj šiuo metu vykstančių laipsniškų pokyčių įvyktų esminė pertvarka.** Taigi šioje strategijoje išdėstomos veiksmų gairės, kaip Europos transportui nutiesti kelią į tvarią ir išmanią ateitį. Kad mūsų vizija taptų tikrove, nustatyta 10 pavyzdinių iniciatyvų sričių ir veiksmų planas, kuriuo vadovaujantis bus dirbama artimiausiais metais. Strategija grindžiama taip pačiais scenarijais kaip 2030 m. klimato politikos tikslo įgyvendinimo planas⁵ ir iš jų matyti, kad numaćius pakankamą užmojo lygį ir imantis visų šioje strategijoje nustatytų politikos priemonių **transporto sektoriaus išmetamas teršalų kiekis iki 2050 m. gali būti sumažintas 90 proc.** Atsižvelgiant į kartu pateiktame Komisijos tarnybų darbiname dokumente⁶ atliktą analizę, buvo nustatyti toliau apibūdinti įvairūs **tarpiniai tikslai**, rodantys Europos transporto sistemos kelią į darnų, išmanų ir atsparų judumą ir kartu rodantys, koks turės būti mūsų ateities politikos užmojis.

Iki 2030 m.:

- Europos keliais važinės bent 30 mln. netaršių transporto priemonių;
- šimtas Europos miestų taps neutralaus poveikio klimatui miestais;
- greitųjų traukinių eismo mastas Europoje išaugs dvigubai;
- per planines kolektyvines keliones trumpesniu nei 500 km atstumu ES viduje turėtų būti neišmetama anglies dioksido;
- automatizuoto judumo mastas bus didelis;
- netaršūs laivai bus paruošti pateikti rinkai.

³ Šiame komunikate terminas „transporto priemonė“ vartojamas kalbant apie įvairių rūšių transporto priemones, priklausomai nuo konteksto, – lengvuosius automobilius, sunkvežimius, autobusus, tolimojo susisiekimo autobusus, lengvasias transporto priemones, traukinius, orlaivius, laivus, keltus ir kt.

⁴ Šis aspektas bus išsamiau nagrinėjamas 2021 m. Komisijos komunikate dėl ilgalaikės kaimo vietovių vizijos.

⁵ COM(2020) 562 *final*, komunikatas „Platesnis Europos 2030 m. klimato srities užmojis. Investavimas į neutralaus poveikio klimatui ateitį žmonių labui“.

⁶ SWD(2020) 331.

Iki 2035 m.:

- netaršūs dideli orlaiviai bus paruošti pateikti rinkai.

Iki 2050 m.:

- beveik visi lengvieji automobiliai, furgonai, autobusai ir naujos sunkiosios transporto priemonės bus netaršūs;
- dvigubai išaugs krovinių geležinkelių transporto eismo mastas;
- greitųjų traukinių eismo mastas Europoje išaugs trigubai;
- darniam ir išmaniam transportui pritaikytas daugiarūšis, sparčiomis jungtimis pasižymintis transeuropinis transporto tinklas (TEN-T) aprėps visuotinį tinklą.

2 DARNUS JUDUMAS. NEGRIŽTAMAS PERĖJIMAS PRIE NETARŠAUS JUDUMO

10. Pagal Europos žaliąjį kursą transporto išmetamą šiltnamio efektą sukeliančių dujų kiekį siekiama sumažinti 90 proc., kad iki 2050 m. būtų neutralizuotas ES ekonomikos poveikis klimatui, ir kartu siekiama nulinio taršos lygio tikslo. Norėdami įgyvendinti tokį sisteminių pokyčių turime **1) visų rūšių transportą padaryti darnesnį, 2) užtikrinti, kad tvarias alternatyvas būtų galima plačiai naudoti** daugiarūšio transporto sistemoje, **ir 3) įgyvendinti tinkamas skatinamąsias priemones** pertvarkai spartinti. **Tai trys mūsų būsimų veiksmų ramsčiai.**

11. Tai reiškia, kad **reikia išnaudoti visus politinius svertus: 1) priemones, kuriomis gerokai sumažinamas dabartinis priklausomumas nuo iškastinio kuro** (esamą parką pakeičiant mažataršėmis ir netaršiomis transporto priemonėmis ir padidinant atsinaujinančiųjų išteklių ir mažo anglies dioksido kiekio degalų naudojimą); **2) ryžtingus veiksmus siekiant užtikrinti, kad daugiau veiklos sričių būtų pereinama prie darnesnio transporto** (gerokai daugiau keleivių keliautų geležinkeliais ir rinktųsi viešąjį transportą ir aktyvųjį judumą, didelė dalis krovinių būtų vežama geležinkeliais, vidaus vandenų keliais ir trumpųjų nuotolių laivybos maršrutais); **3) išorės sąnaudų internalizavimą** (laikantis principų „teršėjas moka“ ir „naudotojas moka“, visų pirma taikant anglies dioksido apmokestinimo ir infrastruktūros apmokestinimo mechanizmus).

2.1 Visų rūšių transportą turime padaryti darnesnį

12. **Mūsų transporto sistemoje būtinos visos transporto rūšys, tad jos visos turi tapti darnesnės.** Įgyvendindami pirmąjį savo strategijos ramstį privalome pasirūpinti, kad būtų skatinama naudoti mažataršes ir netaršias transporto priemones, taip pat atsinaujinančiųjų išteklių ir mažo anglies dioksido kiekio degalus kelių, vandens, oro ir geležinkelių transporto sektoriuose. Turime remti konkurencingų, tvarių ir žiedinės ekonomikos principus atitinkančių gaminių⁷ ir paslaugų mokslinius tyrimus ir inovacijas (MTI), užtikrinti, kad pramonė tiektų tinkamas transporto priemones ir degalus, kad būtų įdiegta reikiama infrastruktūra ir kad būtų skatinama galutinių naudotojų paklausa. Tai būtina, kad pasiektume savo 2030 m. ir 2050 m. klimato tikslus, taip pat nulinės taršos tikslą ir kad Europos pramonės įmonės galėtų išlaikyti lyderystę pasaulyje. Visų rūšių transporto sektoriuose būtina išlaikyti technologinį neutralumą, bet dėl to neturėtų būti delsiama imtis veiksmų siekiant atsisakyti iškastinio kuro technologijų sprendimų.

⁷ Žiedinės ekonomikos principus atitinkantys gaminiai ir paslaugos taip pat prisidės prie transporto darnumo. Žiedinės ekonomikos veiksmų plane (COM(2020) 98 *final*) nustatomos septynios pagrindinės produktų vertės grandinės, visų pirma baterijų bei transporto priemonių ir statybos.

1 PAVYZDINĖ INICIATYVA. SKATINIMAS NAUDOTI NETARŠIAS TRANSPORTO PRIEMONES, ATSINAUJINANČIŲJŲ IŠTEKLIŲ IR MAŽO ANGLIES DIOKSIDO KIEKIO DEĞALUS IR PLĖSTI SUSIJUSIĄ INFRASTRUKTŪRĄ

13. Nors stebimas greitas augimas, mažataršės ir **netaršios transporto priemonės** šiuo metu sudaro **per mažą transporto priemonių parko dalį**. CO₂ normos, išmetamas oro teršalų kiekis ir viešųjų pirkimų taisyklės, kaip antai nustatytos Netaršių transporto priemonių direktyvoje⁸, ir toliau bus pagrindiniai politikos veiksniai siekiant netaršaus judumo kelių transporto sektoriuje ir didinant netaršių transporto priemonių pasiūlą – taip darnus judumas bus įperkamesnis visiems. Taigi, siekdama įgyvendinti 2030 m. klimato politikos tikslo įgyvendinimo plane nustatytas siektinas reikšmes ir užtikrinti aiškią trajektoriją nuo 2025 m. pereinant prie netaršaus judumo, Komisija iki 2021 m. birželio mėn. pateiks pasiūlymą peržiūrėti lengvųjų automobilių ir furgonų **CO₂ normas**. Komisija taip pat peržiūrės sunkiosioms transporto priemonėms taikomas CO₂ normas.
14. Per pastaruosius penkerius metus dedama daug pastangų siekiant sumažinti motorinių transporto priemonių išmetamą oro teršalų kiekį. Šiuo metu parduodami lengvieji automobiliai išmeta gerokai mažiau teršalų nei 2015 m. Bet galima padaryti daugiau: būsimu pasiūlymu dėl vidaus degimo variklio varomoms transporto priemonėms taikomų **griežtesnių išmetamo oro teršalų kiekio normų** (Euro 7) bus užtikrinta, kad į rinką patektų tik ateičiai parengtos mažataršės transporto priemonės.
15. Pagal programą „Europos horizontas“ vyktyti numatytos partnerystės, kaip antai baterijų partnerystė, „2Zero“ ir švariojo vandenilio partnerystė, galėtų padėti apsirūpinti novatoriškomis transporto priemonių technologijomis. Be to, reikalinga visapusiška politika **netaršių transporto priemonių paklausai skatinti** nesukuriant kliūčių mūsų bendrojoje rinkoje ir kartu laikantis Sąjungos tarptautinių įsipareigojimų. Pirmiau nurodytas aplinkos kokybės normas turėtų papildyti priemonės tokių transporto priemonių paklausai didinti, kaip antai anglies dioksido apmokestinimas, mokestinės priemonės, kelių apmokestinimas, ir sunkiųjų transporto priemonių masės ir matmenų taisyklių peržiūra. Komisija pasiūlys veiksmus, kuriais bus skatinama didinti netaršių transporto priemonių dalį įmonių ir miestų transporto priemonių parkuose. Be to, nauju reglamentu dėl baterijų bus užtikrinama, kad ES rinkai pateikiamos baterijos būtų tvarios ir saugios per visą gyvavimo ciklą. Tvarumo ir gyvavimo ciklo pabaigos reikalavimai, be kita ko, susiję su anglies dioksido išmetimo rodikliu bei etiška ir tvaria žaliavų gavyba, yra būtini siekiant sumažinti elektromobilių aplinkosauginį pėdsaką.
16. Mūsų **techninės apžiūros** teisės aktų sistemą reikėtų pritaikyti siekiant užtikrinti, kad transporto priemonės išmetamo teršalų kiekio ir saugos normas atitiktų per visą gyvavimo ciklą. Viena netinkamai veikianti transporto priemonė gali orą teršti labiau nei keli tūkstančiai netaršių transporto priemonių⁹.
17. Kelių transporto priemonių varikliai tobulėja ir išmeta vis mažiau teršalų, tačiau tai neišsprendžia problemų, susijusių su padangų naudojimu, jos tebekelia triukšmą ir teršia aplinką mikroplastikais. Jie patenka į vandens telkinius ir jūras, o galiausiai – į maisto grandinę. Reikėtų ir toliau skatinti **efektyvių padangų** naudojimą, nes taip sumažėja suvartojamos energijos kiekis ir tarša (taip pat mažėja riedėjimo triukšmas) ir kartu išlaikoma transporto priemonės sauga. Be to, netrukus bus peržiūrėta Eksploatuoti

⁸ 2019 m. birželio 20 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyva (ES) 2019/1161, kuria iš dalies keičiama Direktyva 2009/33/EB dėl skatinimo naudoti netaršias ir efektyviai energiją vartojančias kelių transporto priemones (OL L 188, 2019 7 12, p. 116–130).

⁹ Žr., pavyzdžiui, SWD(2012) 206 *final*, ir neseniai Belgijoje atliktus bandymus. <https://magazine.vab.be/wp-content/uploads/2020/02/Roetfilter-Persdossier.pdf>.

netinkamų transporto priemonių direktyva – taip bus siekiama mažinti bendrą lengvųjų automobilių gamybos ir išmontavimo aplinkosauginį pėdsaką.

18. Degalų tiekėjams ir veiklos vykdytojams turėtų būti duotas aiškus signalas, kad transporto degalai turėtų nebedaryti poveikio klimatui ir kad **reikia nedelsiant dideliu mastu imti naudoti tvarius atsinaujinančiųjų išteklių ir mažo anglies dioksido kiekio degalus**. Peržiūredama nauja redakcija išdėstyta Atsinaujinančiųjų išteklių energijos direktyvą Komisija ir toliau svarstys papildomas priemones siekdama remti tokių degalų naudojimą, galbūt nustatyti mažiausią dalį ar kvotas.
19. **Kelių transporto** sektoriuje jau dabar naudojami netaršūs sprendimai. Šiuo metu gamintojai daug investuoja į baterinius elektromobilius. Rinkoje jų vis daugėja, visų pirma lengvųjų automobilių, furgonų ir miesto autobusų, taip pat jau atsiranda sunkvežimių ir tolimojo susisiekimo autobusų. Be to, gamintojai investuoja į vandeniliu varomas transporto priemones, visų pirma skirtas komercinių transporto priemonių parkams, autobusus ir sunkiąsias transporto priemones. Tokios perspektyvios galimybės remiamos pagal ES energetikos sistemos integravimo strategiją¹⁰ ir Vandenilio strategiją¹¹, taip pat Strateginį su baterijomis susijusių veiksmų planą¹². Energijos vartojimo efektyvumas yra kriterijus, kuriuo remiantis nustatomos ateities prioritetinės technologijos vertinant visą gyvavimo ciklą. Pereinamojo laikotarpio technologijų sprendimai turėtų visiškai atitikti CO₂ ir taršos normas. Taip pat reikėtų toliau elektrifikuoti **geležinkelių transportą**; kai tai neįmanoma, reikėtų didinti vandenilio naudojimą.
20. Sumažinti **oro ir vandens transporto** priklausomybę nuo iškastinio kuro per ateinančius dešimtmečius bus sunkiau, nes nėra paruoštų pateikti rinkai netaršių technologijų, orlaivių ir laivų kūrimo ir gyvavimo ciklas labai ilgas, reikia daug investuoti į degalų papildymo įrangą ir infrastruktūrą, šiuose sektoriuose yra tarptautinė konkurencija. Nuo 1990 m. tarptautiniu lygmeniu ES laivybos ir aviacijos išmetamas teršalų kiekis padidėjo daugiau nei 50 proc. Šiuose sektoriuose reikia skubiai imtis veiksmų, juo labiau dabar, padedant jiems atsigauti po krizės. Šių rūšių transporto priemonės turi turėti pirmenybę gaunant papildomų atsinaujinančiųjų išteklių ir mažo anglies dioksido kiekio skystųjų ir dujinių degalų¹³, nes per trumpąjį laikotarpį nėra tinkamų alternatyvių galios pavarų. Ši problema bus sprendžiama įgyvendinant iniciatyvas „ReFuelEU Aviation“ ir „FuelEU Maritime“, kuriomis bus skatinama tvarių aviacijos ir jūrų transporto degalų gamyba ir naudojimas. Be to, Komisija apsvarstys galimybę įsteigti atsinaujinančiųjų išteklių ir mažo anglies dioksido kiekio degalų vertės grandinių aljansą, kuriame valdžios institucijos bendradarbiaus su pramone ir pilietine visuomene siekdamos skatinti perspektyviausių degalų pasiūlą ir naudojimą, papildyti veiksmus, kurių imasi Europos švariojo vandenilio aljansas, ir pasinaudoti sėkmingu Europos baterijų aljanso darbu¹⁴.
21. Siekiant **padidinti orlaivių ir laivų energijos vartojimo efektyvumą ir sumažinti jų išmetamą teršalų kiekį** būtina propaguoti plataus užmojo projektavimo ir eksploatavimo standartus. ES turi ir toliau glaudžiai bendradarbiauti su visomis tarptautinėmis organizacijomis, kaip antai Tarptautine civilinės aviacijos organizacija (ICAO) ir Tarptautine jūrų organizacija (IMO), dėl konkrečių priemonių, kuriomis siekiama Paryžiaus susitarimą atitinkančių ir moksliniais duomenimis pagrįstų pasaulinių išmetamo teršalų

¹⁰ COM(2020) 299 *final*, komunikatas „Neutralaus poveikio klimatui ekonomikos stimuliavimas: ES energetikos sistemos integravimo strategija“.

¹¹ COM(2020) 301 *final*, „Neutralaus poveikio klimatui Europos vandenilio strategija“.

¹² COM(2018) 293 *final*, 2 PRIEDAS „Strateginis su baterijomis susijusių veiksmų planas“.

¹³ Tai, pavyzdžiui, galėtų būti vandenilis, vandeniliniai sintetiniai degalai ir pažangieji biodegalai. Pavyzdžiui, vandeniliu varomo vandens transporto saugos standartus reikėtų parengti anksti, kad būtų skatinami pradininkai, o sertifikavimo procedūros turėtų būti kuo paprastesnės, nedarant neigiamo poveikio bendram saugos lygiui.

¹⁴ https://ec.europa.eu/growth/industry/policy/european-battery-alliance_en

kiekio mažinimo tikslų¹⁵. Taip pat reikia dėti daug pastangų siekiant kurti perversmines technologijas, kad rinkoje pasirodytų nedaršūs laivai ir orlaivai. Sąjunga turėtų sudaryti sąlygas pasiekti šį tikslą, be kita ko, taikant tinkamą anglies dioksido apmokestinimo politiką bei vykdant mokslinius tyrimus ir inovacijas (MTI), visų pirma sudarant partnerystes pagal programą „Europos horizontas“ (tokias kaip nedaršaus vandens transporto, nedaršios aviacijos ir švariojo vandenilio partnerystė). Be to, gana didelę naudą aplinkai gali duoti veiksmingesnis oro eismo valdymas, pavyzdžiui, vykdant Bendro Europos dangaus iniciatyvą¹⁶. Ši veikla yra labai svarbus elementas **priemonių krepšelyje, kurio reikia siekiant sumažinti aviacijos ir jūrų transporto priklausomybę nuo iškastinio kuro**, taip pat itin svarbu, kad veiksmų būtų imamasi pasaulio mastu.

22. Pradedant naudoti daugiau atsinaujinančiųjų išteklių ir mažo anglies dioksido degalų kartu būtina kurti visuotinį **įkrovimo ir degalų papildymo infrastruktūros** tinklą, kad būtų galima pradėti plačiai naudoti visų rūšių mažataršes ir nedaršias transporto priemones. Įkrovimo ir degalų papildymo iniciatyva – pavyzdinė Europos iniciatyva, įgyvendinama taikant Ekonomikos gaivinimo ir atsparumo didinimo priemonę¹⁷: iki 2025 m. siekiama įrengti pusę iš 1 000 vandenilio degalinių ir vieną milijoną iš trijų milijonų viešų įkrovimo punktų¹⁸, kurių reikia iki 2030 m. Pagrindinis tikslas – sukurti tankų platų tinklą, kad juo naudotis galėtų visi klientai, įskaitant sunkiųjų transporto priemonių naudotojus. Komisija paskelbs strateginį infrastruktūros diegimo planą, kuriame numatys kelis papildomus spartaus alternatyviųjų degalų infrastruktūros diegimo rėmimo veiksmus, be kita ko, srityse, kuriose nuolat esama spragų. Tai būtų rekomendacijos dėl planavimo ir leidimų suteikimo procesų ir dėl finansavimo, rengiamos bendradarbiaujant su Komisijos Darniojo transporto forumu, kurio veikloje dalyvauja pagrindiniai viešieji ir privatieji subjektai, atstovaujantys visoms vertės grandinės grandims¹⁹.
23. Europai taip pat reikia išspręsti tebeišliekančio fragmentiškumo ir sąveikių įkrovimo ir (arba) degalų papildymo paslaugų visoje Europoje, apimančių visų rūšių transportą, trūkumo klausimą. Ateityje peržiūredama Alternatyviųjų degalų infrastruktūros direktyvą Komisija įvertins galimybes nustatyti griežtesnius infrastruktūros diegimo tikslus ir tolesnes priemones, kuriomis bus užtikrinamas visiškas infrastruktūros ir infrastruktūros naudojimo paslaugų, apimančių visas alternatyviaisiais degalais varomas transporto priemones, sąveikumas. Vieni iš pagrindinių sprendinių klausimų – pakankamas vartotojų informavimas siekiant didinti kainodaros skaidrumą, kurio dabar trūksta, ir palankių sąlygų sklandžiai vykdyti tarpvalstybinius mokėjimus sudarymas. Be to, kaip tikimasi, bus aktyviai pradėti naudoti bateriniai elektromobiliai ir kitų formų elektromobilumo priemonės, o tam reikia jas sėkmingai integruoti į elektros energijos tinklą. Pradėjus naudoti pažangiąją įkrovimo infrastruktūrą, tai padės užtikrinti elektros sistemos kaupimo pajėgumus ir lankstumą. Be Alternatyviųjų degalų infrastruktūros direktyvos, bus peržiūrimas Transeuropinio transporto tinklo (TEN-T) reglamentas ir kitos politikos priemonės, kaip antai nauja redakcija išdėstyta Atsinaujinančiųjų energijos išteklių direktyva ir joje įtvirtintas elektros energijos apskaitos mechanizmas, taip pat Energinio pastatų naudingumo direktyva, siekiant padidinti įkrovimo punktų įrengimo mūsų pastatuose tikslus. Komisija užtikrins suderinimą su būtinomis investicijomis į energijos

¹⁵ ES ir valstybės narės turėtų siekti šio tikslo kitoje ICAO generalinės asamblėjos sesijoje 2022 m.

¹⁶ Oro transporto išmetamą teršalų kiekį galima sumažinti iki 10 proc., OEV taip pat gali padėti mažinti aviacijos poveikį, nesusijusį su išmetamu CO₂ kiekiu.

¹⁷ COM(2020) 575 final, 2021 m. metinė tvaraus augimo strategija.

¹⁸ Reikalingų viešų įkrovimo punktų skaičius bus išsamiai įvertintas rengiant poveikio vertinimą, kai bus peržiūrima Alternatyviųjų degalų infrastruktūros direktyva.

¹⁹ Prireikus šiame procese bus kviečiami dalyvauti kiti rinkos ir finansų sektoriaus dalyviai. Skatinti diegti įkrovimo infrastruktūrą privačiuosiuose ir viešuosiuose pastatuose ypač svarbu atsižvelgiant į šias aplinkybes: transporto priemonės daugiausia įkraunamos namuose ar darbe. Iniciatyva bus visapusiškai suderinta su įgyvendinama iniciatyva „Renovacijos banga“, jos viena kitą papildys. Komisija įkrovimo ir degalų papildymo iniciatyvos klausimams spręsti suburs aukšto lygio grupę, kad ši patvirtintų šio proceso rezultatus.

tinklą įgyvendinant iniciatyvas pagal ES energetikos sistemos integravimo strategiją ir Vandenilio strategiją.

2 PAVYZDINĖ INICIATYVA. NETARŠIŲ ORO UOSTŲ IR UOSTŲ SUKŪRIMAS

24. **Uostai ir oro uostai** yra itin svarbūs mūsų tarptautiniam susisiekimui, Europos ekonomikai ir jos regionams. Kad jie galėtų tapti netaršiais transporto mazgais, darniausių oro uostų ir uostų sukaupta patirtis²⁰ turėtų būti nauja norma, taip sudarant sąlygas pasiekti darnesnę junglumą. Uostai ir oro uostai turėtų tapti daugiarūšio judumo ir transporto centrais, jungiančiais visų atitinkamų rūšių transportą. Taip vietos lygmeniu pavyks pagerinti oro kokybę, pagerės šalia gyvenančių žmonių sveikata. Vidaus vandenų ir jūrų uostai turi didelį potencialą tapti naujais centrais, kuriuose pritaikomos švarios energetikos technologijos – integruotos elektros energijos sistemos ir vandenilio ir kitų rūšių mažo anglies dioksido kiekio degalai, ir išbandomos atliekų naudojimo ir žiedinės ekonomikos galimybės.
25. Komisija pasiūlys **mūsų oro uostų ir uostų netaršumo užtikrinimo priemones**, kuriomis skatinama naudoti atsinaujinančiųjų išteklių ir mažo anglies dioksido kiekio degalus, o stovinčiuose laivuose ir orlaiviuose – elektros energiją iš atsinaujinančiųjų išteklių, o ne iš iškastinio kuro, skatinama projektuoti ir eksploatuoti naujus ekologiškesnius ir tyliau veikiančius orlaivius ir laivus, peržiūrėti oro uostų mokesčiai, žalinamas antžeminis eismas oro uostuose ir uostų paslaugos bei operacijos, optimizuojamas laivo lankymasis uoste ir plačiau naudojamas išmanus eismo valdymas. Komisija taip pat imsis tolesnių veiksmų dėl Europos Sąjungos aviacijos saugos agentūros (EASA) ataskaitoje nurodytų priemonių, pasiūlytų atnaujinus aviacijos poveikio klimatui, nesusijusio su išmetamu CO₂ kiekiu, analizę.²¹
26. Turi būti didinamos **viešosios ir privačiosios investicijos** į energijos iš atsinaujinančiųjų išteklių gamybą vietoje, darnesnio daugiarūšio transporto prieinamumą ir aviacijos ir vandens transporto parko atnaujinimą²². Kai kurioms iš šių investicijų būtų naudinga nustatyti atitinkamus tvarumo taksonomijos kriterijus atsižvelgiant į kiekvienos transporto rūšies ypatumus, susijusius ir su perėjimu prie netaršių transporto priemonių. Taip pat galima tikėtis, kad bus naudinga peržiūrėta skolinimo politika, kurią patvirtins Europos investicijų bankas (EIB).
27. Atsižvelgiant į tai, kad pradedami naudoti alternatyvieji jūrų transporto degalai, siekiant nulinės taršos tikslo reikėtų stengtis smarkiai sumažinti šio sektoriaus aplinkosauginį pėdsaką. Prioritetas turėtų būti nustatyti išmetamųjų teršalų kontrolės rajonus visuose ES vandenyse siekiant tikslo, kad galiausiai laivyba visai neterštų oro ir vandens ir taip būtų apsaugoti jūrų baseinai, pakrantės rajonai ir uostai. Visų pirma, Komisija ėmė dėti daugiau pastangų Viduržemio jūrai apsaugoti, ji siekia pradėti panašų darbą dėl Juodosios jūros. Be to, bus peržiūrėti ES teisės aktai dėl laivų perdirbimo²³ siekiant nustatyti galimas tų teisės aktų sugriežtinimo priemones, t. y. siekiant toliau skatinti saugius ir tvarius laivų perdirbimo būdus.

Tarpiniai tikslai²⁴ siekiant sumažinti priklausomybę nuo iškastinio kuro:

²⁰ Kaip antai ekologiškų uostų iniciatyva „EcoPorts“ arba Oro uostų anglies dioksido kiekio mažinimo akreditavimo iniciatyva, kurias sukūrė atitinkamai Europos jūrų uostų organizacija (ESPO) ir ACI EUROPE.

²¹ Žr. COM(2020) 747 final, Atnaujinta aviacijos sektoriaus su išmetamu CO₂ kiekiu nesusijusio poveikio klimatui analizė ir galimos politikos priemonės pagal ES Apyvartinių taršos leidimų prekybos sistemos direktyvos 30 straipsnio 4 dalį.

²² Pavyzdžiui, naudojant naujausios kartos orlaivius, kurių jau yra, išmetama 20–25 proc. mažiau CO₂, taip pat jie skleidžia mažiau triukšmo.

²³ 2013 m. lapkričio 20 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (ES) Nr. 1257/2013 dėl laivų perdirbimo, kuriuo iš dalies keičiami Reglamentas (EB) Nr. 1013/2006 ir Direktyva 2009/16/EB (OL L 330, 2013 12 10, p. 1).

²⁴ Atsižvelgiant į kartu pateiktame Komisijos tarnybų darbiniam dokumente atliktą analizę nustatyti tarpiniai tikslai, rodantys Europos transporto sistemos kelių į darnų, išmanų ir atsparų judumą ir kartu rodantys, koks turės būti mūsų ateities politikos užmojis.

- 1) iki 2030 m. bus eksploatuojama bent 30 mln. netaršių lengvųjų automobilių ir 80 000 netaršių sunkvežimių;
- 2) iki 2050 m. beveik visi lengvieji automobiliai, furgonai, autobusai ir naujos sunkiosios transporto priemonės bus netaršūs;
- 3) netaršūs okeaniniai laivai ir dideli netaršūs orlaiviai bus paruošti pateikti rinkai atitinkamai iki 2030 m. ir 2035 m.

2.2 Turime užtikrinti, kad tvarios alternatyvos būtų plačiai prieinamos, kad turėtume geresnes galimybes rinktis transporto rūši

28. Įgyvendinant antrąją mūsų strategijos ramstį **jau dabar reikia užtikrinti, kad tvarios alternatyvos būtų plačiai prieinamos** visiškai integruotoje ir sklandžiai veikiančioje daugiarūšio judumo sistemoje. ES negali pasikliauti vien technologiniais sprendimais: norint kovoti su klimato kaita ir mažinti taršą būtina nedelsiant imtis veiksmų ir pritaikyti mūsų judumo sistemą. Daugiarūšio transporto sistemoje išnaudojami įvairių transporto rūšių pranašumai, kaip antai patogumas, greitis, kaina, patikimumas, nuspėjamumas, jas derinant gali būti siūlomi veiksmingesni keleivių ir krovinių vežimo sprendimai. COVID-19 pandemija parodė, kad aktyvesnis daugiarūšio transporto naudojimas taip pat itin svarbus siekiant didinti mūsų transporto sistemos atsparumą ir kad visuomenė yra pasiruošusi pradėti naudotis darniu alternatyviu transportu.
29. **Žmonės nori rinktis darnesnę transportą**, visų pirma kasdienėms kelionėms, o pagrindinės pasirinkimo sąlygos – kaina²⁵, prieinamumas ir greitis. ES turi padėti sudaryti tinkamas sąlygas aktyviau naudotis tvariomis alternatyvomis, kurios yra saugios, konkurencingos ir įperkamos. Jeigu yra tinkamo dažnumo ir patogumo alternatyvų konkurencingomis kainomis, žmonės renkasi darnesnę transportą²⁶.
30. Be to, **keičiasi judumo modeliai ir vartotojų elgesys**. Tokie pokyčiai dar akivaizdesni dėl COVID-19 pandemijos, juos labai skatina skaitmeniniai sprendimai. Judumo transformaciją lemia daug veiksnių: nuotolinis darbas, vaizdo konferencijos, elektroninė prekyba, pasidalijamojo ir bendradarbiaujamojo judumo paslaugų teikimas.

3 PAVYZDINĖ INICIATYVA. DARNESNIS IR SVEIKESNIS TARPMIESTINIS SUSISIEKIMAS IR JUDUMAS MIESTE

31. Kad transporto sektorius taptų tikrai daugiarūšio darnaus ir išmanaus judumo paslaugų sistema, reikia imtis ryžtingų veiksmų. Tam Europa turėtų sukurti kokybišką transporto tinklą, kuriame būtų teikiamos artimojo susisiekimo greitojo geležinkelio paslaugos ir netaršios aviacijos paslaugos, kad būtų geriau aptarnaujami tolimojo susisiekimo maršrutai. Komisija sieks sudaryti palankias sąlygas vežėjams, kad jie iki 2030 m. keleiviams galėtų pasiūlyti planines kolektyvines keliones trumpesniu nei 500 km atstumu ES viduje, per kurias neišmetama anglies dioksido. 2021–2022 m. Komisija sieks šio tikslo peržiūrėdama atitinkamus ES teisės aktus. Laikydamosi konkurencijos teisės nuostatų oro transporto bendrovės turėtų parduoti vis daugiau daugiarūšio transporto bilietų. Reikėtų investuoti į būtinos TEN-T infrastruktūros modernizavimą siekiant sudaryti sąlygas rinktis darnesnio transporto jungtis. Bus imamasi veiksmų siekiant sukurti visuotinę transporto sistemą,

²⁵ Specialiosios „Eurobarometro“ apklausos Nr. 495 duomenimis, dauguma automobilių naudotojų yra pasiruošę kasdienėms kelionėms rinktis aplinkai palankesnes transporto priemones. Jeigu yra tokia pat greita ar panašiai kainuojanti alternatyva, respondentai tolimoms kelionėms yra linkę rinktis aplinkai palankesnę sprendimą.

<https://ec.europa.eu/commfrontoffice/publicopinion/index.cfm/survey/getsurveydetail/instruments/special/surveyky/2226>

²⁶ Pavyzdžiui, pradėjus eksploatuoti greitojo geležinkelio liniją Barselona–Madridas, pasikeitė kelionių lėktuvu ir traukiniu santykis: 2008 m. – atitinkamai 85 proc. ir 15 proc., o 2016 m. – atitinkamai 38 proc. ir 62 proc.

kurioje ES investicijos, valstybės pagalba, pajėgumų paskirstymo taisyklės ir viešųjų paslaugų įsipareigojimai padeda tenkinti judumo poreikius ir skatina rinktis įvairius daugiarašio transporto sprendimus.

32. **Europos geležinkelio metais paskelbti 2021 m. yra puiki proga** valstybėms narėms, Komisijai ir **geležinkelių sektoriui paskatinti europines jungtis**. Įgyvendinant Ketvirtąjį geležinkelių dokumentų rinkinį ir atveriant geležinkelių rinkas konkurencijai, geležinkelių įmonės galės geriau reaguoti į klientų poreikius ir gerinti savo paslaugų kokybę ir išlaidų efektyvumą. ES mastu suderinta transporto priemonių patvirtinimo sistema taip pat padės sumažinti tarpvalstybinių traukinių sąnaudas. Užbaigus TEN-T, įskaitant greitojo geležinkelio linijas, bus geriau sujungti pagrindiniai koridoriai. Geležinkeliai keleiviams bus dar patrauklesni, jeigu jie bus geriau informuojami apie savo teises ir bus užtikrinamas nediskriminacinis kelionių informacijos teikimas, įskaitant tęstinės kelionės bilietų pasiūlymus.
33. 2021 m. Komisija pasiūlys **tolimojo susisiekimo ir tarpvalstybinių keleivių vežimo geležinkeliais paslaugų skatinimo veiksmų planą**. Šis planas bus grindžiamas valstybių narių pastangomis užtikrinti greitesnį tarpmiestinį susisiekimą geriau valdant pajėgumus, derinant tvarkaraščius, sutelkiant riedmenis ir tikslingai tobulinant infrastruktūrą siekiant pasiūlyti naujų vežimo traukiniais paslaugų, įskaitant naktinius reisus. Šiam tikslui skirtos platformos ar kitos organizacinės struktūros turėtų būti atviros visoms valstybėms narėms. Reikėtų remti bandomuosius reisus tam tikrais maršrutais įtraukiant visus suinteresuotuosius subjektus, o derinant viešojo paslaugų pirkimo sutartis ir atviros prieigos paslaugas būtų galima išbandyti įvairius naujų jungčių ir paslaugų modelius, siekiant iki 2030 m. įgyvendinti 15 bandomųjų projektų.
34. Reikia stiprinti bendrą Europos geležinkelių erdvę ir Komisija apsvarstys **geležinkelių rinkos plėtros priemones**²⁷, kuriomis siekiama patenkinti geležinkelių įmonių poreikius turėti galimybę naudotis kokybiškais pajėgumais, kuo labiau išnaudojant geležinkelių infrastruktūrą. **Turėtų būti lengviau naudoti ir pirkti tarpvalstybinius bilietus**. 2021 m. Komisija pasiūlys reguliavimo priemones, kad būtų galima naudoti naujoviškus lanksčius įvairių rūšių transporto bilietus, kuriais naudodamiesi keleiviai iš tikrųjų turėtų galimybę keliauti nuo durų iki durų.
35. Kaip nustatyta 2030 m. klimato politikos tikslo įgyvendinimo plane, labiau naudojantis kolektyviniu transportu, daugiau einant pėsčiomis ir važiuojant dviračiu, taip pat populiarėjant automatizuotam, susietajam ir daugiarašiam judumui gerokai sumažės tarša ir transporto spūstys, ypač miestuose, ir pagerės žmonių sveikata ir gerovė. **Taigi miestai yra labiausiai suinteresuoti ir turėtų pirmieji pereiti prie darnesnio transporto**. Komisija toliau bendradarbiaus su miestais ir valstybėmis narėmis siekdama užtikrinti, kad visi didmiesčiai ir vidutiniai miestai, kurie yra TEN-T tinklo miestų transporto mazgai, savo darnaus judumo mieste planus įgyvendintų iki 2030 m. Į planus turėtų būti įtraukti nauji tikslai, pavyzdžiui, kad visai nebūtų išmetama teršalų ir kad keliuose niekas nežūtų. Aktyvaus judumo, kaip antai važiavimo dviračiu, augimas stebimas miestuose, kurie skelbia turį daugiau kaip 2 300 km ilgio papildomą dviračių transporto infrastruktūrą. Per kitą dešimtmetį saugių dviračių juostų ilgis turėtų padvigubėti ir pasiekti 5 000 km. Komisija taip pat svarsto galimybę vykdyti neutralaus poveikio klimatui ir pažangių miestų misiją²⁸, kuri yra strateginis prioritetas imantis bendrų veiksmų siekiant iki 2030 m. sumažinti daugelio Europos miestų priklausomybę nuo iškastinio kuro.

²⁷ Komisija, visų pirma, įvertins Reglamento (ES) Nr. 913/2010 suderinamumą su Direktyva 2012/34/ES, Reglamentu (ES) Nr. 1315/2013 ir Direktyva 92/106/EEB.

²⁸ Europos mokslinių tyrimų ir inovacijų misijomis siekiama pasiūlyti tam tikrų pasaulyje kylančių opių problemų sprendimus. Jos yra neatsiejama 2021 m. pradedamos programos „Europos horizontas“ dalis.

36. Miestuose ir priemiesčiuose labai svarbios sklandžiai veikiančios daugiarūšio transporto sistemos, grindžiamos skaitmeniniais sprendimais. Dėl didėjančio keleivių transporto sistemų krūvio padidėjo ir **naujų ir novatoriškų sprendimų paklausa**, įvairias transporto paslaugas integruojant į užsakomąją paslaugą pagal paslauginio judumo (MaaS) koncepciją. Kartu, atsiradus tarpininkavimo platformų, daugelyje miestų populiarėja pasidalijamojo ir bendradarbiaujamojo judumo paslaugos (dalijimasis automobiliais, dviračiais, pavėžėjimas ir kitos mikromobilumo formos), todėl mažėja transporto priemonių skaičius gatvėse.
37. ES ir valstybės narės turi patenkinti piliečių lūkesčius dėl švaresnio oro bei mažesnio triukšmo ir spūsčių ir užtikrinti, kad gatvėse niekas nežūtų. Peržiūrėdama judumo mieste dokumentų rinkinį, kad būtų skatinamas ir remiamas darnus ir sveikas transportas, Komisija padės **patobulinti dabartinę Europos judumo mieste sistemą**. Reikia aiškesnių gairių dėl judumo valdymo vietos ir regioninių lygmenimis, be kita ko, dėl geresnio miestų planavimo ir dėl susisiektimo su kaimo vietovėmis ir priemiesčių rajonais, kad į darbą važinėjantys darbuotojai galėtų rinktis darnų judumą. Europos politika ir finansinė parama taip pat turėtų atspindėti judumo mieste svarbą bendram TEN-T veikimui, numatant pirmosios ir paskutinės kelionės atkarpų sprendimus, įskaitant daugiarūšio transporto centrus, persėdimo iš asmeninio automobilio į viešąjį transportą vietas ir infrastruktūrą, pritaikytą saugiai eiti pėsčiomis ir važiuoti dviračiu.
38. Komisija įvertins būdus, kaip užtikrinti didesnę užsakomojo keleivių vežimo (taksi ir su vairuotoju nuomojamų transporto priemonių) darnumą ir piliečiams teikiamų paslaugų veiksmingumą kartu išlaikant sklandų bendrosios rinkos veikimą ir sprendžiant socialines ir saugos problemas. Komisija taip pat **padės miestams modernizuoti savo politikos priemones**, be kita ko, tokiose srityse, kaip mikromobilumas, netaršių transporto priemonių, įskaitant autobusus ir keltus, viešųjų pirkimų parama²⁹ ir susijusi infrastruktūra. Geresnis informavimas apie mažos ir nulinės taršos zonas, transporto priemonėms žymėti naudojami bendri ženklai ir skaitmeniniai sprendimai gali padėti išsaugoti gerai veikiančią bendrąją rinką ir naudotis pagrindinėmis laisvėmis.

4 PAVYZDINĖ INICIATYVA. KROVININIO TRANSPORTO ŽALINIMAS

39. Pagal Europos žaliąjį kursą raginama didelę dalį iš 75 proc. šiuo metu keliais vežamų vidaus krovinių **vežti geležinkeliais ir vidaus vandenų keliais. Trumpųjų nuotolių laivyba** ir veiksmingos netaršios transporto priemonės taip pat gali prisidėti prie krovininio transporto žalinimo Europoje. Taigi reikia imtis skubių veiksmų, nes iki šiol padaryta nedidelė pažanga: pavyzdžiui, geležinkeliais vežamų krovinių dalis, palyginti su visu vidaus krovinių vežimu, 2018 m. sumažėjo iki 17,9 proc.³⁰ nuo 18,3 proc. 2011 m.
40. Siekiant remti krovinių vežimo operacijų žalinimą Europoje, **esamą įvairiarūšio transporto sistemą reikia iš esmės pertvarkyti** ir paversti veiksminga priemone. Reikėtų apsvarstyti įvairias galimybes peržiūrėti reglamentavimo sistemą, pavyzdžiui, Kombinuoto krovinių vežimo direktyvą, ir numatyti ekonomines paskatas ir veiklai, ir infrastruktūrai. Skatinimo mechanizmai turėtų būti grindžiami nešališka veiklos rezultatų stebėseną

https://ec.europa.eu/info/horizon-europe/missions-horizon-europe/climate-neutral-and-smart-cities_en

²⁹ Pavyzdžiui, pagrindinis Komisijos iniciatyvos „Stambieji pirkėjai už klimatą ir aplinką“ tikslas – užtikrinti, kad Europoje būtų labiau vykdomi strateginiai viešieji pirkimai, kai kaip partneriai bendradarbiauja konkrečius projektus įgyvendinantys ir panašias problemas sprendžiantys stambūs viešieji pirkėjai, kaip antai miestai, regionai, ligoninės, centrinės perkančiosios organizacijos, komunalinių paslaugų įmonės ir kt. Šis tikslas pasiekiamas skatinant stambiųjų pirkėjų bendradarbiavimą vykdant strateginius viešuosius pirkimus, siekiant plėtoti novatoriškų prekių, paslaugų ir darbų rinką.

³⁰ Maždaug pusė viso krovinių vežimo geležinkeliais veiklos vykdoma tarpvalstybiniu mastu. Taigi krovinių vežimas geležinkeliais įgyja svarbų europinį aspektą, todėl jį dar labiau veikia nacionalinių geležinkelių tinklų sąveikos ir bendradarbiavimo trūkumas, kuris gali turėti įtakos jo konkurencingumui. Pramonėje, kuriai kroviniai, kaip antai žaliavos, įprastai buvo gabenami geležinkeliais, įvyko didelių pokyčių, o plečiamai didesnės vertės prekių gamybai, kuriai medžiagos pristatomos tiksliai tada, kai jų prireikia, reikalingos kitokios paslaugos.

remiantis Europos transporto ir logistikos sektoriuose išmetamo teršalų kiekio matavimo sistema.

41. **Tokia transformacija turi aprėpti ir daugiarašio transporto logistiką** miestų teritorijose ir už jų ribų. Augant elektroninei prekybai gerokai pasikeitė vartojimo modeliai, bet reikia atsižvelgti į išorės sąnaudas, susijusias su milijonais pristatomų prekių, įskaitant reisų be krovinio ir nesėkmingo pristatymo atvejų mažinimą. Taigi atliekant darnaus judumo mieste planavimą taip pat reikėtų įtraukti krovinio aspektą parengiant specialius darnios logistikos mieste planus. Šie planai padės sparčiau diegti jau turimus netaršius sprendimus, įskaitant krovininius dviračius, automatizuotą pristatymą ir bepiločius orlaivius (dronus), ir geriau išnaudoti į miestus vedančius vidaus vandens kelius.
42. Kai kuriose Europos dalyse **trūksta perkrovimo infrastruktūros**, visų pirma daugiarašio vidaus transporto terminalų, ir tam reikia teikti didžiausią pirmenybę. Reikėtų sukurti trūkstamas daugiarašio transporto infrastruktūros jungtis. Be to, transporto sistema turėtų apskritai veikti veiksmingiau naudojant patobulintas perkrovimo technologijas. ES reikia keistis daugiarašio transporto duomenimis ir naudoti išmanias visų rūšių transporto eismo valdymo sistemas. Apskritai į daugiarašio transporto terminalus turi sueiti visų rūšių krovininio transporto maršrutai ir Komisija imsis iniciatyvos, kad ES finansavimas ir kita politika, įskaitant MTI rėmimą, būtų planuojami taip, kad šie klausimai būtų sprendžiami, kartu laikantis Sąjungos tarptautinių įsipareigojimų. Siekiant šio tikslo bus naudinga peržiūrėti geležinkeliams taikomas valstybės pagalbos taisykles, pagal kurias jau numatomas lankstus viešasis daugiarašio transporto finansavimas.
43. Pastaraisiais metais novatoriškos įmonės pademonstravo, kad krovinio vežimas geležinkeliais gali būti patikimas ir patrauklus klientams. Tačiau veiklos rezultatams neigiamą poveikį vis dar daro daugelis vietos taisyklių ir techninių kliūčių. **Krovinio vežimą geležinkeliais reikia iš esmės plėtoti** didinant pajėgumus, stiprinant tarpvalstybinį koordinavimą ir geležinkelių infrastruktūros valdytojų bendradarbiavimą, užtikrinant geresnį bendrą geležinkelių tinklo valdymą ir diegiant naujas technologijas, kaip antai skaitmeninį susiejimą ir automatizavimą. Komisija pasiūlys peržiūrėti reglamentus, kuriais reglamentuojami krovinio vežimo geležinkeliais koridoriai ir pagrindinio TEN-T tinklo koridoriai. Integravus šiuos koridorius į Europos transporto koridorius, siekiant išnaudoti tiesioginius pranašumus, kaip antai traukinio ilgį, pakrovos gabaritą ir patobulintas veiklos taisykles, kartu užbaigus kurti pagrindines trūkstamas jungtis ir pritaikius pagrindinį tinklą taip, kad jame būtų išnaudojami visi krovinio vežimo pajėgumai, bus stiprinamas mūsų veiksmų infrastruktūros aspektas, siekiant skatinti įvairarašio transporto naudojimą. Komisija pasiūlys patobulinti geležinkelių pajėgumų paskirstymo taisykles įgyvendinant tvarkaraščių pertvarkymo projektą, kad būtų numatyti papildomi lankstūs geležinkelių maršrutai. Kylančius nuogastavimus padės išsklaidyti Europos taisyklių dėl geležinkelių keliamo triukšmo įgyvendinimas.
44. Be to, nors vieną po kitos įgyvendinant veiksmų programas³¹ pavyko iš esmės išlaikyti **vidaus vandens kelių transporto dalį**³², būtina imtis veiksmų šiam laimėjimui išsaugoti ir tvariai išnaudoti neišnaudotą potencialą ir TEN-T koridoriuose, ir vidaus miestuose, kurių logistikoje paskutinę maršruto atkarpą galima žalinti naudojant vidaus vandens kelius. Komisija pateiks pasiūlymą dėl programos NAIADES III, kad šis potencialas būtų išnaudojamas išsprendžiant pagrindines problemas, pavyzdžiui, susijusias su poreikiu atnaujinti baržų parką ir sudaryti daugiau galimybių gauti finansavimą, kartu užtikrinant,

³¹ NAIADES I ir II, https://ec.europa.eu/transport/modes/inland/promotion/naiades2_en.

³² 2005–2017 m. vežimas vidaus vandens keliais padidėjo 6 proc.

kad būtų visiškai laikomasi aplinkos politikos, visų pirma, Vandens pagrindų direktyvos ir Buveinių direktyvos.

45. Be to, skiriant TEN-T paramą jūrų greitkeliams pavyko daugiau krovinių pervežti darnesniu transportu, **trumpųjų nuotolių laivybos** priemonėmis. Dabar ES turi rodyti pavyzdį ir užtikrinti, kad Europos jūrų zonos būtų tvaresnės, pažangesnės ir atsparesnės.

Tarpiniai tikslai³³ siekiant vykdyti daugiau veiklos naudojant darnesnę transportą:

- 4) iki 2030 m. pasiekti, kad per planines kolektyvines keliones trumpesniu nei 500 km atstumu ES viduje būtų neišmetama anglies dioksido;
- 5) greitųjų traukinių eismo mastas iki 2030 m. išaugs dvigubai, o iki 2050 m. – trigubai³⁴;
- 6) iki 2030 m. bent šimtas Europos miestų taps neutralaus poveikio klimatui miestais;
- 7) krovinių vežimo geležinkeliais mastas iki 2030 m. padidės 50 proc., o iki 2050 m. – dvigubai³⁵;
- 8) vežimo vidaus vandens keliais ir trumpųjų nuotolių laivybos priemonėmis mastas iki 2030 m. padidės 25 proc., o iki 2050 m. – 50 proc.³⁶

2.3 Turime įgyvendinti tinkamas paskatas perėjimui prie netaršaus judumo spartinti

46. Įgyvendindami trečiąją savo strategijos ramstį **turime labiau skatinti transporto naudotojus rinktis darnesnę transportą**. Tokios paskatos daugiausia ekonominės, kaip antai anglies dioksido apmokestinimas, mokestinės priemonės ir rinkliavos už naudojimąsi infrastruktūra, tačiau jas turėtų papildyti geresnio naudotojų informavimo priemonės.

5 PAVYZDINĖ INICIATYVA. ANGLIES DIOKSIDO APMOKESTINIMAS IR GERESNĖS PASKATOS NAUDOTOJAMS

47. Nepaisant ilgalaikių politinių įsipareigojimų transporto sektoriuje užtikrinti teisingą ir veiksmingą apmokestinimą, pažanga nėra didelė. Reikia nedelsiant visų transporto rūšių sektoriuose įgyvendinti **principus „teršėjas moka“ ir „naudotojas moka“**. Vien su aplinka susijusios išorės sąnaudos³⁷ kasmet sudaro 388 mlrd. EUR. Internalizavus išorės sąnaudas, visas sąnaudas padengs transporto naudotojai ir jos nenuguls ant kitų mūsų visuomenės narių pečių, taip prasidės procesas, kurio rezultatas bus darnesnis įvairių rūšių transportas, kurio išorės sąnaudos mažesnės. **Todėl Komisija sieks įgyvendinti išsamų priemonių rinkinį, kad visų transporto rūšių apmokestinimas būtų teisingas ir veiksmingas.** Prekyba apyvartiniais taršos leidimais, rinkliavos už naudojimąsi infrastruktūra, energijos ir transporto priemonių mokesčiai turi sudaryti nuoseklią politiką, kurios aspektai dera tarpusavyje ir papildo vienas kitą.

³³ Atsižvelgiant į kartu pateiktame Komisijos tarnybų dariniame dokumente atliktą analizę nustatyti tarpiniai tikslai, rodantys Europos transporto sistemos kelių į darnų, išmanų ir atsparų judumą ir kartu rodantys, koks turės būti mūsų ateities politikos užmojis.

³⁴ Palyginti su 2015 m.

³⁵ Palyginti su 2015 m.

³⁶ Palyginti su 2015 m.

³⁷ Atliekant tvaraus transporto infrastruktūros apmokestinimo ir transporto išorės sąnaudų internalizavimo tyrimą (2019 m. birželio mėn.) buvo vertinamas tiesiogiai išmetamas CO₂ ir oro teršalų kiekis ir netiesiogiai, gaminant energiją, išmetamas CO₂ ir oro teršalų kiekis, oro tarša, pernelyg didelis triukšmas ir žala buveinėms. Manoma, kad bendra iš sektoriaus surenkamų mokesčių ir rinkliavų suma sudarys bent 340 mlrd. EUR. Remiantis šiuo tyrimu, vėlavimo dėl spūsių sąnaudos papildomai sudaro 228 mlrd. EUR. Apskaičiuota, kad išorės sąnaudos dėl kelių eismo avarių siekia 250 mlrd. EUR. Atliekant tyrimą taip pat apskaičiuota, kad bendros infrastruktūros sąnaudos sudaro 256 mlrd. EUR. Į bendrą mokesčių ir infrastruktūros sąnaudų sumą įtraukiamos tik pagrindinių uostų ir oro uostų sąnaudos. Visi duomenys yra 27 ES valstybių narių duomenys.

Šaltinis: *Sustainable Transport Infrastructure Charging and Internalisation of Transport Externalities* (2019 m. birželio mėn.).
https://ec.europa.eu/transport/themes/sustainable/internalisation-transport-external-costs_en

48. **Svarbiausia anglies dioksido apmokestinimo priemonė** išmetamo CO₂ kiekio sąnaudoms internalizuoti yra ES apyvartinių taršos leidimų prekybos sistema (ES ATLPS). Komisija pasiūlys išplėsti ES ATLPS į ją įtraukiant jūrų transporto sektorių. Dėl aviacijos bus pateiktas pasiūlymas peržiūrėti ES ATLPS direktyvą, visų pirma oro transporto bendrovėms skirti mažiau nemokamų apyvartinių taršos leidimų. Kaip jau paskelbta Europos žaliojo kurso komunikate, toliau plečiant sistemą būtų galima įtraukti kelių transporto išmetamą teršalų kiekį, šiuo metu rengiamas poveikio vertinimas. Siekiant dar labiau mažinti išmetamą teršalų kiekį ES ATLPS pajamas galima investuoti į ES MTI. 2021 m. peržiūrdama ATLPS direktyvą Komisija taip pat pasiūlys įgyvendinti ICAO Tarptautinės civilinės aviacijos išmetamo anglies dioksido kiekio kompensavimo ir mažinimo sistema³⁸ (CORSIA). Tarptautinėje jūrų organizacijoje (IMO) ES ragins toliau diskutuoti dėl rinkos priemonių taikymo vidutinės trukmės laikotarpiui šiltnamio efektą sukeliančių dujų mažinimo strategijos įgyvendinti.
49. **Reikėtų nebesubsidijuoti iškastinio kuro.** Peržiūrdama Energijos mokesčių direktyvą Komisija sieks energetikos produktų ir elektros energijos apmokestinimą suderinti su ES energetikos ir klimato politika. Šiuo metu rengdama poveikio vertinimą ji atidžiai nagrinėja dabartines apmokestinimo išimtis, be kita ko, taikomas aviaciniams ir jūrų transporto degalams, ir 2021 m. pateiks pasiūlymą, kaip geriausiai užpildyti visas spragas. Reikėtų geriau suderinti įvairių rūšių kuro energinės vertės apmokestinimą ir skatinti labiau naudoti tvarius transporto degalus.
50. **Reikia didelės pažangos siekiant veiksmingai apmokestinti naudojamą infrastruktūrą,** ypač kelių transporto. Tai būtina norint internalizuoti infrastruktūrai daromos žalos sąnaudas, bet taip pat reikia kompensuoti visuomenės mokamą taršos ir spūsčių kainą. Komisija primygtinai ragina Europos Parlamentą ir Tarybą imtis veiksmų pagal Komisijos pasiūlymą iš dalies pakeisti Eurovinjetės direktyvą atsižvelgiant į Europos žaliojo kurso užmojus. Išmanus naudojimosi keliais pagal nuvažiuotą atstumą apmokestinimas taikant skirtingus tarifus atsižvelgiant į transporto priemonės rūšį ir eksploatacijos trukmę yra veiksminga priemonė skatinti tvarų ir ekonomiškai veiksmingą pasirinkimą, valdyti eismą ir mažinti spūstis.
51. Šiuo metu nei pavieniai kelionę planuojantys asmenys, nei pristatymą organizuojantys vežėjai ir logistikos paslaugų teikėjai pakankamai neatsižvelgia į aplinkosauginį pėdsaką. Iš dalies taip yra todėl, kad jiems nesuteikiama **tinkama informacija**, be kita ko, apie turimas alternatyvas. **Reikėtų aiškiai nurodyti tvariausią galimybę.** Vartotojai ir įmonės, turėdami pakankamai informacijos apie aplinkosauginį pėdsaką ir sistemingesnę galimybę savanoriškai kompensuoti savo kelionės pėdsaką, galės priimti tvaresnius sprendimus dėl pristatymo ir transporto.
52. Todėl Komisija planuoja sukurti pasauliniais standartais paremtą **europinę suderinto transporto ir logistikos sektoriuose išmetamo šiltnamio efektą sukeliančių dujų kiekio matavimo sistemą**, kurią būtų galima naudoti siekiant įmonėms ir galutiniams naudotojams pateikti jų pasirinkto transporto anglies dioksido išmetimo rodiklio įvertį ir skatinant galutinius naudotojus ir vartotojus rinktis tvaresnius transporto ir judumo sprendimus, kartu išvengiant ekomanipuliavimo. Taip keleiviai galėtų įgyti naują teisę – teisę gauti informaciją apie tam tikros kelionės anglies dioksido išmetimo rodiklį ir ji turėtų būti taikoma visų rūšių transportui.
53. Mūsų gebėjimą mažinti poveikį aplinkai labai lemia mūsų pasirinkimas. **Europos klimato pakte** piliečiams bus parodyta daug veiksmingo judėjimo galimybių renkantis sveikesnes ir ne tokias taršias transporto priemones ir skatinama jas rinktis. Jis atliks svarbų vaidmenį

³⁸ <https://www.icao.int/environmental-protection/CORSIA/Pages/default.aspx>.

didinant informuotumą apie netaršų judumą, skatinant jį propaguoti ir raginant imtis veiksmų, kad įmonės ir miestai įgyvendintų žalesnes judumo strategijas.

Tarpiniai tikslai³⁹ internalizuojant išorės transporto sąnaudas, be kita ko, naudojant ES ATLPS:

- 9) 2030 m. įvairiarūšis geležinkelių ir vandens transportas ES jau galės vienodomis sąlygomis konkuruoti su vežimo vien keliais sektoriumi⁴⁰;
- 10) ne vėliau kaip 2050 m. visas ES vidaus transporto išorės sąnaudas padengs transporto naudotojai.

3 IŠMANUS JUDUMAS. SKLANDAUS, SAUGAUS IR VEIKSMINGO SUSISIEKIMO UŽTIKRINIMAS

54. Keliaudami žmonės turėtų turėti galimybę sklandžiai naudotis daugiarūšiu transportu rinkdamiesi įvairius darnaus judumo sprendimus, vis labiau grindžiamus skaitmeninimu ir automatizavimu. Kadangi ateityje keleivių judumą ir krovinių vežimą lems inovacijos, šiai transformacijai palengvinti reikia tinkamos sistemos ir priemonių, kad transporto sistema galėtų tapti kur kas veiksmingesnė ir darnesnė.

55. Kad pokyčiai būtų sėkmingi, labai svarbus viešuomenės ir visuomenės pritarimas, todėl dedant tam reikalingas pastangas bus visiškai laikomasi, be kita ko, Europos vertybių, etikos standartų, lygybės, duomenų apsaugos ir privatumo taisyklių, daug dėmesio skiriant kibernetiniam saugumui.

6 PAVYZDINĖ INICIATYVA. SUSIETOJO IR AUTOMATIZUOTO DAUGIARŪŠIO JUDUMO PAVERTIMAS TIKROVE

56. **ES turi visapusiškai išnaudoti išmanius skaitmeninius sprendimus ir intelektines transporto sistemas (ITS).** Susietosios ir automatizuotos sistemos turi didžiulį potencialą iš esmės pagerinti visos transporto sistemos veikimą ir prisidėti prie tvarumo ir saugos tikslų. Imantis veiksmų daugiausia dėmesio bus skiriama įvairių rūšių transporto integravimo į veikiančią daugiarūšio transporto sistemą rėmimui.

57. Europa turi išnaudoti **susietųjų, sąveikiųjų ir automatizuotų judumo sprendimų (CCAM) galimybes.** CCAM sprendimais galima užtikrinti visų asmenų judumą, išlošti vertingo laiko ir padidinti saugą keliuose. Komisija skatins mokslinius tyrimus ir inovacijas, galbūt pagal programą „Europos horizontas“ sukurdamą naują Europos partnerystę, skirtą CCAM, ir naudodama kitas skaitmeninėms technologijoms skirtas partnerystes. Tokios partnerystės yra svarbios rengiant ir įgyvendinant bendrą nuoseklų ir ilgalaikę Europos mokslinių tyrimų ir inovacijų darbotvarkę, dalyvaujant visos vertės grandinės atstovams. ES turi užtikrinti, kad dedamos pastangos būtų gerai koordinuojamos ir kad rezultatai pasiektų rinką. Pavyzdžiui, reikia spręsti nepakankamo atitinkamų kelių eismo taisyklių suderinimo bei koordinavimo ir atsakomybės už automatizuotų transporto priemonių padarytą žalą klausimą. Vizija – Europa, kuri yra pasaulio lyderė kuriant ir diegiant CCAM paslaugas ir sistemas, o šios iš esmės prisideda prie Europos lyderystės užtikrinant saugų ir darnų kelių transportą⁴¹.

58. Komisija įvertins galimybes **toliau remti saugaus, išmanaus ir darnaus kelių transporto operacijas** pasitelkiant veikiančią agentūrą ar kitą įstaigą. Tokia įstaiga galėtų padėti įdiegti ir valdyti ITS bei remti darnųjį susietąjį ir automatizuotą judumą visoje Europoje. Ji

³⁹ Atsižvelgiant į kartu pateiktame Komisijos tarybų darbiname dokumente atliktą analizę nustatyti tarpiniai tikslai, rodantys Europos transporto sistemos kelių ir darnų, išmanų ir atsparų judumą ir kartu rodantys, koks turės būti mūsų ateities politikos užmojis.

⁴⁰ Kalbant apie internalizuotų išorės sąnaudų dalį.

⁴¹ Kitų partnerystė, susijusių su pagrindiniais duomenų perkeliavimo klausimais, tikslas turėtų būti apsaugoti naudotojus bei aiškiai ir skaidriai juos informuoti apie tai, kaip duomenys gali būti naudojami ar perduodami.

galėtų padėti parengti atitinkamas technines taisykles, be kita ko, susijusias su automatizuotų transporto priemonių naudojimu tarpvalstybiniu lygmeniu ir įkrovimo ir degalų papildymo infrastruktūros diegimu, numatytas Sąjungos teisės aktuose ir priimsimas Komisijos. Tokiomis taisyklėmis savo ruožtu būtų užtikrinama valstybių narių sinergija. Ji, pavyzdžiui, galėtų rengti techninės apžiūros metodų projektus ir atlikti kitas konkrečias su kelių eismo sauga susijusias užduotis bei rinkti reikiamus duomenis. Ji taip pat galėtų atlikti konkrečias užduotis kelių transporto srityje, jeigu būtų didelių sutrikimų, pavyzdžiui, dėl COVID-19 pandemijos, kai būtinos neatidėliotinos priemonės ir tokie sprendimai, kaip žalieji koridoriai⁴².

59. **Kelionių daugiarūšių transportu planavimas ir bilietų pirkimas** yra sudėtingas, nes nėra palankios ES masto integruotos, daugiarūšio transporto informacijos, bilietų pardavimo ir mokėjimo paslaugų sistemos. Norint išspręsti šią problemą reikės spręsti tokius klausimus, kaip duomenų stoka ir nepakankamas prieinamumas, neoptimalus tiekėjų ir pardavėjų bendradarbiavimas, tam tikrais atvejais galimybės įsigyti skaitmeninį bilietą nebuvimas, nepakankamas mokėjimo sistemų sąveikumas ir skirtingų licencijavimo ir platinimo susitarimų taikymas. ES reikia pertvarkyti savo teisės aktų sistemą, kad būtų remiamos kelionių daugiarūšių transportu informacijos, rezervavimo ir bilietų pardavimo paslaugos ir kartu būtų atsižvelgta į interneto tarpininkų ir skaitmeninių daugiarūšio transporto paslaugų teikėjų, parduodančių bilietus ir (arba) judumo paslaugas, teises ir pareigas. Komisija įvertins, ar tinkamai dalijamasi duomenimis, be kita ko, apie keleivių vežimo kelių ir geležinkelių transportu paslaugų kainas, ir ar taikomos tinkamos pardavimo priemonės. Be to, reikia toliau plėtoti išmaniąsias ir sąveikiąsias mokėjimo paslaugas ir bilietus; aktyvesnį naudojimąsi paskatintų reikalavimas standartiškai įtraukti juos į visas atitinkamas viešųjų pirkimų sutartis.
60. Sklandžių kelionių ir informacijos mainų skaitmeninimo vizija ypač svarbi sausumos transportui. **Ateities judumas visų rūšių transportu turėtų siūlyti galimybę naudoti bepplierius sprendimus** – ir profesionaliems, ir privatiems vairuotojams. Užtikrinti sklandesnį vairavimą padėtų skaitmeniniai vairuotojų ir transporto priemonių pažymėjimai, krovinių vežimo informacija, įskaitant elektroninius važtaraščius, paprasta ir įperkama tarpvalstybinė automobilių nuoma, bekontaktis mokėjimas už automobilių stovėjimą ir kelio rinkliavas ir geresnė informacija apie zonas, kuriose miesto ar vietos savivaldos institucijos apriboja automobilių naudojimą siekdamos kovoti su spūstimis ar gerinti oro kokybę. Naudojant elektroninius pažymėjimus ir krovinių vežimo informaciją taip pat būtų paprasčiau skaitmeninėmis priemonėmis užtikrinti reikalavimų vykdymą, o tikralaikis prekių atsekimas būtų svarbus žingsnis užbaigiant kurti bendrąją skaitmeninę rinką, tikralaikę ekonomiką ir žaliąją pertvarką.
61. Siekiant sukurti iš tiesų išmanią transporto sistemą ir išvengti pajėgumų nepakankamumo bei mažinti išmetamą CO₂ kiekį reikia taip pat spręsti **veiksmingo pajėgumų paskirstymo ir eismo valdymo** klausimus. Europos geležinkelių eismo valdymo sistemos (ERTMS) ir Bendro Europos dangaus sistemos diegimas ir toliau yra Komisijos ir „Next Generation EU“ prioritetas: investicijos į jų diegimą visiškai dera su tikslinėmis skaitmeninimo išlaidomis ir iš esmės dera su tikslinėmis klimatui skirtomis išlaidomis. Reikia ir toliau dėti pastangas automatizuoti traukinius ir plėtoti oro eismo valdymo (OEV) sistemas, tam visų pirma pasitelkiant bendrąsias įmones. Komisija numato siūlyti steigti tokias įmones pagal programą „Europos horizontas“ (pvz., „Shift2Rail“ (S2R) ir SESAR), taip pat pagal tą programą ateityje sudaryti kitas partnerystes. Toliau plėtojant laivų eismo stebėsenos ir

⁴² C(2020) 1897 *final*, Komunikatas dėl žaliųjų koridorių atvėrimo pagal Sienu valdymo priemonių, skirtų sveikatai apsaugoti ir prekių bei pagrindinių paslaugų prieinamumui užtikrinti, gaires, ir COM(2020) 685 *final*, komunikatas „Žaliųjų transporto koridorių atnaujinimas siekiant palaikyti ekonomiką atsinaujinusios COVID-19 pandemijos laikotarpiu“.

informacijos sistemas (VTMIS) bus sudaromos palankios sąlygos saugiai vykdyti automatizuotas ir autonomines jūrų operacijas.

62. Kad geležinkelių automatizavimas ir eismo valdymas būtų įgyvendinti pagrindinėse tarpvalstybinėse linijose, Komisija pasiūlys **atnaujinti technines sąveikos specifikacijas (TSS)**, kad į jas būtų įtrauktos tokios naujos technologijos kaip 5G ir palydovų duomenys ir numatyta lengvai modernizuojama bendra sistemos architektūra. To reikia, kad ERTMS galėtų būti skaitmeninės geležinkelių sistemos pagrindas⁴³.
63. Aviacijos srityje didesnis oro eismo valdymo (OEV) veiksmingumas būtų labai palankus modernizavimui ir tvarumui ir padėtų išvengti pernelyg didelio degalų suvartojimo ir išmetamo CO₂ kiekio dėl neveiksmingų skrydžių ir oro erdvės susiskaidymo⁴⁴. **Užbaigus kurti ir veiksmingai įgyvendinus Bendrą Europos dangų (BED)** sklandžiau klostysis ir kelionės: taikant modernizuotą reglamentavimo sistemą ir naudojant skaitmeninę OEV infrastruktūrą bus galima sumažinti kliūtis ir užtikrinti didesnę orlaivių išvykimo ir atvykimo punctualumą. Todėl su BED susijusią teisėkūros procedūrą reikėtų užbaigti nedelsiant.

7 PAVYZDINĖ INICIATYVA. INOVACIJOS, DUOMENYS IR DIRBTINIS INTELEKTAS IŠMANESNIAM JUDUMUI UŽTIKRINTI

64. **Norint visada būti vienu žingsniu priekyje, itin svarbu iniciatyviai formuoti mūsų ateities judumą kuriant ir patvirtinant naujas technologijas ir paslaugas.** Taigi ES sudarys palankias sąlygas plėtoti naujas technologijas ir paslaugas ir sukurs visas joms patvirtinti būtinas teisėkūros priemones. Galime tikėtis, kad artimiausiu metu atsiras komercinių bepiločių orlaivių (dronų), autonominių transporto priemonių, „Hyperloop“, vandeniliu varomų orlaivių, asmeninių elektrinių skraidyklių, elektra varomų vandens transporto priemonių ir švirių miesto logistikos sprendimų ir jie bus naudojami plačiau. **Itin svarbu sukurti tokioms perversminėms judumo technologijoms palankią aplinką**, kad ES galėtų tapti pagrindiniu novatorių traukos centru. Startuoliams ir technologijų kūrėjams reikia lanksčios reglamentavimo sistemos, kad jie galėtų išbandyti ir pradėti diegti savo produktus. Komisija sieks sudaryti palankias sąlygas bandymams atlikti ir pritaikyti reglamentavimo sistemą inovacijoms, kad sprendimai galėtų būti patekti į rinką.
65. Komisija **skatins transporto mokslinius tyrimus ir novatoriškų ir tvarių technologijų diegimą**. Investuojant į perversminius sprendimus artimiausiais metais ir dešimtmečiais bus skatinami svarbūs atradimai ir nauda aplinkai. Ateityje diegsimais įvairiems sprendimams itin svarbios šiuo metu vykdomos ES mokslinių tyrimų programos bus, taip pat tokios priemonės, kaip Europos infrastruktūros tinklų priemonė (EITP), Sanglaudos fondas, Europos regioninės plėtros fondas ar „InvestEU“.
66. **Komisija visapusiškai remia dronų ir bepiločių orlaivių naudojimą** ir tobulins atitinkamas taisykles, be kita ko, dėl sistemos „U-space“, kad ji būtų tinkama saugiam ir darniam judumui didinti. Komisija taip pat priims bepiločių orlaivių strategiją 2.0, kurioje bus nustatyti galimi būdai valdyti tolesnę šios technologijos plėtoją ir apibrėžta reglamentavimo ir komercinė aplinka.
67. Be to, kad transporto sektoriuje iš tikrųjų įvyktų skaitmeninė pertvarka, **ES turi užtikrinti, kad susiformuotų skaitmeninimui būtini veiksniai**, įskaitant elektroninius judumo komponentus, tinklo infrastruktūrą, debesijos ir tinklo paribio kompiuterijos išteklius, duomenų technologijas ir valdymą bei dirbtinį intelektą. ES turėtų toliau didinti savo

⁴³ Tai padės paspartinti geležinkelių operacijų skaitmeninimą taikant Ateities geležinkelių judriojo ryšio sistemą (FRMCS) ir įgyvendinant koncepciją „Gigabit Train“.

⁴⁴ Oro transporto išmetamą teršalų kiekį galima sumažinti iki 10 proc., OEV taip pat gali padėti mažinti aviacijos poveikį, nesusijusį su išmetamu CO₂ kiekiu.

pramonės pajėgumus, susijusius su skaitmenine tiekimo grandine. Tai apima komponentų projektavimą ir gamybą, programinės įrangos platformas ir daiktų interneto technologiją siekiant toliau elektrifikuoti ir automatizuoti transportą ir judumą⁴⁵.

68. ES taip pat turi užtikrinti **aukščiausią skaitmeninės infrastruktūros lygį ir našumą**, visų pirma naudojant **5G** technologiją, kuri suteikia galimybę pasiūlyti daug įvairių paslaugų ir padeda pasiekti aukštesnio lygio automatizavimą įvairiose judumo srityse. Taip pat reikia dėti daugiau pastangų siekiant įgyvendinti tikslą užtikrinti nepertraukiamą 5G ryšio infrastruktūros aprėptį visuose pagrindiniuose Europos transporto koridoriuose, kaip numatyta 2016 m. 5G veiksmų plane⁴⁶. Būtina, kad gerai veiktų bendroji skaitmeninė rinka.
69. Siekiant automatizuoti visų rūšių transportą, kuriam naudojamos skaitmeninės technologijos ir komponentai, itin didelę svarbą įgyja **dirbtinis intelektas (DI)**. Komisija numato kompetenciją ir pasitikėjimu grindžiamą DI ekosistemą, kuri bus formuojama finansuojant mokslinius tyrimus, inovacijas ir jų diegimą pagal programą „Europos horizontas“ ir Skaitmeninės Europos programą. Atsižvelgdama į tai, Komisija remia DI bandymus ir eksperimentinę veiklą išmaniojo judumo srityje pagal Skaitmeninės Europos programą.
70. Skaitmeninei transporto ir judumo sektoriaus pertvarkai reikia tolesnių pastangų, susijusių su **duomenų naudojimu, prieiga prie jų ir jų mainais**. Šiuo metu tam neretai kyla kliūčių, nes nėra aiškaus reglamentavimo, ES duomenų teikimo rinkos, įpareigojimų rinkti duomenis ir jais dalytis, duomenų rinkimo ir dalijimosi jais priemonės ir sistemos yra nesuderinamos, taikomi skirtingi standartai ar kyla nuogastavimų dėl duomenų suverenumo. Taip pat labai svarbu turėti duomenų ir statistiką, visų pirma tikralaikių duomenų, nes taip galima piliečiams teikti geresnes paslaugas ar padidėja krovinių transporto tiekimo grandinių skaidrumas.
71. Todėl Komisija pasiūlys tolesnius **Europos bendros judumo duomenų erdvės kūrimo** veiksmus. Ji atsižvelgs į Duomenų strategijoje⁴⁷ ir Duomenų akte nustatytą horizontalųjį valdymą ir į technologinio neutralumo principą. Tikslas – rinkti, susieti ir teikti duomenis, kad būtų įgyvendinami ES tikslai įvairiose srityse nuo tvarumo iki transporto daugiaryšiško. Tokia judumo duomenų erdvė turėtų veikti užtikrinant sinergiją su kitomis pagrindinėmis sistemomis, įskaitant energetiką, palydovinę navigaciją ir telekomunikacijas, taip pat turėtų būti užtikrintas jos kibernetinis saugumas ir suderinamumas su Sąjungos duomenų apsaugos standartais. Be to, būtina išsaugoti vienodas sąlygas vertės grandinės duomenų srityje, kad klestėtų inovacijos ir atsirastų naujų verslo modelių. Komisija įvertins įvairias reglamentavimo galimybes, kad, neiškraipant konkurencijos ir laikantis privatumo principų ir Sąjungos tarptautinių įsipareigojimų, būtų sukurta saugi ir patikima erdvė, kurioje veiklos vykdytojai galėtų dalytis savo duomenimis sektorių viduje ir tarp sektorių.
72. Kadangi dalijantis transporto duomenimis ir užtikrinant išmanųjį judumą bus itin svarbu turėti prieigą prie transporto priemonių duomenų, 2021 m. Komisija pasiūlys naują iniciatyvą dėl prieigos prie automobilių duomenų – ji pasiūlys subalansuotą sistemą, užtikrinančią teisingą ir veiksmingą judumo paslaugų teikėjų prieigą prie transporto priemonių duomenų.

Tarpiniai tikslai⁴⁸ siekiant išmaniojo judumo:

⁴⁵ ES skirs labiau remti šią sritį per bazinių skaitmeninių technologijų bendrąją įmonę ir skirdama paramą saugioms mažos vartojamosios galios procesorių technologijoms.

⁴⁶ COM(2016) 588 *final*, Europos 5G veiksmų planas.

⁴⁷ COM(2020) 66 *final*, Europos duomenų strategija.

⁴⁸ Atsižvelgiant į kartu pateiktame Komisijos tarnybų darbiniam dokumente atliktą analizę nustatyti tarpiniai tikslai, rodantys Europos transporto sistemos kelią į darnų, išmanų ir atsparų judumą ir kartu rodantys, koks turės būti mūsų ateities politikos užmojis.

- 11) iki 2030 m. bus užtikrintas sklandus keleivių vežimas daugiarūšiu transportu įdiegus integruotas elektroninių bilietų pardavimo sistemas, o krovinių vežimas bus bepopieris;
- 12) iki 2030 m. automatizuotas judumas bus didelio masto.

4 ATSPARUS JUDUMAS. ATSPARESNE BENDRA EUROPOS TRANSPORTO ERDVĖ SIEKIANT ĮTRAUKAUS SUSISIEKIMO

73. **Transportas yra vienas iš sektorių, kuriems COVID-19 pandemija padarė didžiausią poveikį**⁴⁹, nukentėjęs dėl įvedus privalomas judėjimo suvaržymo ir poveikio mažinimo priemonės paklausai suduoto didžiulio smūgio. Dėl to sutriko tiekimo grandinės, smarkiai sumažėjo užsienio ir vidaus kelionių ir turizmo mastas ir sumenko susisiekimas visoje ES. Be to, transporto sektoriuje veikiančios įmonės, kurių daugelis yra mažosios ir vidutinės įmonės (MVI), patyrė didelių veiklos ir finansinių sunkumų. **Ši strategija turėtų padėti sektoriui ir atitinkamoms ekosistemoms, kaip antai kelionių ir turizmo, geriau atsigauti po krizės ir tapti žalesniais, išmanesniais ir atsparesniais.**

8 PAVYZDINĖ INICIATYVA. BENDROSIOS RINKOS STIPRINIMAS

74. **Dabar ES turi progą sukurti judumo sistemą, kuri būtų darni, išmani ir atspari, kuri būtų ateities kartoms skirta sistema.** Iš ankstesnio Komisijos vertinimo matyti, kad reikia skubiai daryti didelio masto investicijas, įskaitant dideles viešąsias ir privačiąsias investicijas nacionaliniu lygmeniu: apskaičiuota, kad 2021–2030 m., palyginti su ankstesniu dešimtmečiu, papildomos investicijos į transporto priemones (įskaitant riedmenis, laivus ir orlaivius) ir atsinaujinančiųjų išteklių ir mažo anglies dioksido kiekio degalų infrastruktūros diegimą sudarys 130 mlrd. EUR per metus⁵⁰. Žaliosios ir skaitmeninės pertvarkos investicijų į infrastruktūrą deficitas sudarytų dar 100 mlrd. EUR per metus⁵¹. Vien tam, kad būtų užbaigtas TEN-T pagrindinis tinklas ir kad jis iš tikrųjų taptų daugiarūšio transporto sistema, per kitus 10 metų reikės 300 mlrd. EUR. Šios investicijos yra būtinos bendrajai rinkai stiprinti.
75. **Investicijas reikia koordinuoti ir nustatyti jų prioritetus pagal ES finansavimo programas,** įskaitant ekonomikos gaivinimo priemonę „NextGenerationEU“, laikantis toliau nurodytų principų. Pirma, skiriant negrąžintiną paramą, visų pirma naujosios Ekonomikos gaivinimo ir atsparumo didinimo priemonės, ERPF, Sanglaudos fondo ir Inovacijų fondo lėšomis, pirmenybę reikėtų teikti didžiausios socialinės, aplinkosauginės, ekonominės ir ES pridėtinės vertės projektams, darantiems tiesioginį poveikį darbo vietoms, augimui ir atsparumui. EITP ir toliau yra geriausia infrastruktūros plėtros finansavimo priemonė, kuri turi didžiausią ES pridėtinę vertę ir kurią taikant žaliosios ir skaitmeninės pertvarkos tikslai taip pat įtraukiami į kitas politikos sritis. Antra, rinkos nepakankamumo ir nepakankamo investicijų į prioritetines politikos sritis lygio problemas reikėtų spręsti taikant finansavimo priemones, visų pirma programos „InvestEU“ tvarios infrastruktūros, mokslinių tyrimų bei inovacijų ir skaitmeninimo politikos linijas, prireikus papildomai naudojant derinimo priemones. Trečia, siekti strategijos tikslų turėtų padėti ir EIB skolinimo transporto sektoriui politika: siūloma visapusiška sistema pritrauks

⁴⁹ Pavyzdžiui, 2020 m. gegužės mėn. oro eismo mastas buvo maždaug 90 proc. mažesnis nei ankstesniais metais (šaltinis: Eurokontrolė), 85 proc. sumažėjo tolimojo susisiekimą keleivių vežimo geležinkeliais paslaugų apimtis, 80 proc. – regioninių (įskaitant priemiesčius) keleivių vežimo geležinkeliais paslaugų apimtis, beveik visiškai sustabdytas tarptautinių keleivių vežimo geležinkeliais paslaugų teikimas (šaltinis: CER), balandžio mėn. viduryje kruizinių ir keleivinių laivų paslaugų apimtis sumažėjo daugiau nei 90 proc., palyginti su ankstesniais metais (šaltinis: EMSA).

⁵⁰ COM(2020) 562 final, „Platus Europos 2030 m. klimato srities užmojis. Investavimas į neutralaus poveikio klimatui ateitį žmonių labui“.

⁵¹ SWD(2020) 98 final, remiantis su TEN-T susijusiais įverčiais ir EIB skaičiavimais. Į šį įvertį neįtrauktos nuosavo kapitalo atkūrimo sąnaudos arba reguliaraus transporto priemonių parko atnaujinimo sąnaudos, vis dėlto dėl COVID-19 pandemijos transporto įmonės gali jas patirti vėliau.

privačiųjų investicijų, kad didėtų atsparumas ir būtų sparčiau diegiamos tvarios ir išmanios technologijos visų transporto rūšių sektoriuose.

76. Investicijas į transporto sektoriaus gaivinimą turėtų papildyti **pačių įmonių investicijos į darnesnę ir skaitmeninėmis technologijomis labiau grindžiamą judumą**. Visoms transporto rūšims reikėtų nustatyti techninės analizės kriterijus pagal Taksonomijos reglamentą⁵², atsižvelgiant į konkrečius investavimo poreikius. Finansuojant investicijas į darnųjį transportą taip pat būtų galima remtis ES taksonomija grindžiamu būsimu Europos žaliųjų obligacijų standartu. Numatoma transportui taikomų valstybės pagalbos taisyklių peržiūra taip pat turi būti naudinga skatinant sektorių persitvarkyti siekiant darnumo, bus daugiau galimybių visų rūšių transportui vienodomis sąlygomis konkuruoti dėl subsidijų.
77. Siekiant sukurti patikimą perspektyvių projektų bazę ir paspartinti investicijas **valdžios institucijoms ir projektų rengėjams** reikia patariamojo pobūdžio **paramos**. Ji gali būti teikiama taikant Techninės paramos priemonę ir pasitelkiant „InvestEU“ konsultacijų centrą, taip pat teikiant techninę pagalbą pagal sanglaudos politikos lėšomis finansuojamas programas.
78. **MVĮ⁵³ reikia suteikti galimybę lengviau gauti finansavimą**, visų pirma transporto priemonių parkui atnaujinti ir kitoms novatoriškoms ir žaliosioms investicijoms vykdyti. Tam gali būti naudinga aiškesnė komunikacija ir rekomendacijos, speciali administracinė parama ir supaprastintos finansinės paramos sistemos. Remiant rezervų, fondų ir kitų tarpininkavimo mechanizmų sukūrimą susiformuos kritinė masė dėl galimybių gauti finansavimą. Valstybės narės turėtų paskirti vieno langelio principu veikiančią įstaigą, per kurią įmonės galėtų prašyti tokios paramos.
79. Investicijos į **transporto infrastruktūrą** visoje ES yra būtinos norint užtikrinti junglumą, tvarų ekonomikos veikimą ir valstybių narių sanglaudą. Todėl būtina peržiūrėti Europos ekonomikos valdymo sistemą: ES turi skatinti transporto investicijas pagal ES infrastruktūra laikomo turto klasę. Tokia klasė galėtų aprėpti remiantis Europos strateginiu planavimu įgyvendinamus infrastruktūros projektus, kaip antai TEN-T projektus. Komisija taip pat užtikrins, kad naujosios TEN-T gairės derėtų su reikšmingos žalos nedarymo principu ir Europos žaliuoju kursu. Infrastruktūrą taip pat reikia pritaikyti prie klimato kaitos ir užtikrinti, kad ji būtų atspari nelaimėms, Komisija šį klausimą spręs remdamasi ir TEN-T peržiūra, ir Prisitaikymo prie klimato kaitos strategija, be kita ko, pateikdama konkrečias rekomendacijas dėl atsparumo klimato kaitai didinimo.
80. **Norint laiku užbaigti TEN-T būtina imtis visų reikiamų veiksmų**. Komisija pasiūlys sustiprinti Europos koordinatorių vaidmenį, kad būtų daroma viso žemyno transporto koridorių kūrimo pažanga ir jie būtų užbaigti iki 2030 m. ES turi teikti pirmenybę su modernia infrastruktūra susijusių skirtumų tarp rytų ir vakarų šalių ir tarp šiaurės ir pietų šalių mažinimui. Daniją ir Švediją jungiančio Zundo tilto ir Paryžių, Londoną, Briuselį, Amsterdamą ir Kelną jungiančio greitojo geležinkelio tinklo sėkmė rodo, kad reikia nedelsiant užbaigti tokius projektus, kaip „Rail Baltica“, Liono–Turino, „Y-basque“, Fèrnarno, Brenerio, Drezdeno–Prahos, Vienos–Bratislavos–Budapešto, Senos–Šeldės ir daug kitų jungčių. Siekiant visas valstybes nares integruoti į būsimą Europos geležinkelių sistemą reikės daugiau tarpvalstybinių projektų, kuriais savo ruožtu būtų sukuriamos patikimos tarpvalstybinių kelionių geležinkeliais jungtys visoje Europoje. Tai bus daroma kartu užtikrinant prieinamumą kaimo ir atokiems regionams.

⁵² 2020 m. birželio 18 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (ES) 2020/852 dėl sistemos tvariam investavimui palengvinti sukūrimo, kuriuo iš dalies keičiamas Reglamentas (ES) 2019/2088 (OL L 198, 2020 6 22, p. 13).

⁵³ 2017 m. 27 ES valstybių narių transporto ir saugojimo paslaugų sektoriuje buvo daugiau nei 1,1 mln. įmonių, kuriose dirbo 8,1 proc. ne finansų verslo sektoriuose dirbančių asmenų. Daugiau nei pusė iš jų dirba MVĮ.

81. Be to, **investicijomis turi būti finansuojamas visų transporto rūšių parko modernizavimas**. Tai būtina siekiant užtikrinti, kad būtų diegiamos mažataršės ir netaršios technologijos, be kita ko, imantis su visomis transporto rūšimis susijusių modernizavimo priemonių ir atitinkamų atnaujinimo schemų. Norint užtikrinti ekonominį veiksmingumą, gali būti tikslinga daugiau taikyti bendras ir tarpvalstybines ES viešųjų pirkimų procedūras, grindžiamas ekonomiškai naudingiausio pasiūlymo principu. Parama parkui atnaujinti, teikiama laikantis ES tarptautinių įsipareigojimų dėl subsidijavimo ir ES valstybės pagalbos taisyklių, padės išsaugoti klestinčią gamybos ekosistemą srityse, kuriose Europa turi strateginį technologinį pranašumą, kaip antai orlaivių, traukinių ir laivų gamybos sektoriuose. Tai atvertų daugiau perspektyvų užtikrinti pakankamus gamybos pajėgumus ir tiekimo vertės grandines Europos gamybos pramonėje, laikantis Naujosios Europos pramonės strategijos⁵⁴ ir išsaugant ES gamybinės bazės technologinę lyderystę.
82. Remdamasi Europos baterijų aljanso sėkme⁵⁵ **Komisija palaiko strategines vertės grandines (tarp jų – baterijų, žaliavų, vandenilio, atsinaujinančiųjų išteklių ir mažo anglies dioksido kiekio degalų)**⁵⁶ reguliavimo ir finansavimo priemonėmis. Tai būtina norint užtikrinti darniam ir išmaniam judumui būtinų medžiagų ir technologijų tiekimo saugumą, kad Europa nebūtų priklausoma nuo išorės tiekėjų strateginiuose sektoriuose ir turėtų didesnę strateginę autonomiją. Europa turi išnaudoti turimus kosmoso technologijų išteklius, kuriais užtikrinamos visų rūšių transportui reikalingos palydovinio ryšio paslaugos, duomenys ir ryšys ir kurie yra ypač svarbūs CCAM.
83. Bendra Europos transporto erdvė yra integruota labiau nei bet kada iki šiol, bet vis dar neužbaigta. **Vis dar yra kliūčių laisvam prekių ir paslaugų judėjimui**, taip pat tebėra kliūčių sąžiningai konkurencijai, o atitinkamos taisyklės nėra įgyvendinamos arba nėra tinkamai ir laiku užtikrinamas jų vykdymas.
84. COVID-19 pandemija atskleidė bendrosios rinkos pažeidžiamumą. Nenutrūkstamos krovinių vežimo sausumos, vandens ir oro transportu paslaugos yra itin svarbios gabenant prekes ir gamybos pramonei reikalingus išteklius, užtikrinant ES bendrosios rinkos veikimą ir ES veiksmingą atsaką į krizes dabar ir ateityje. Reikėtų dėti daugiau pastangų siekiant užtikrinti transporto daugiarūšiškumą ir įvairių transporto rūšių sąveikumą, **paspirtinti darbą siekiant baigti kurti bendrą Europos transporto erdvę**.
85. Būtina išlaikyti bendrosios rinkos vientisumą ir vienodas sąlygas veiklos vykdytojams, be kita ko, užtikrinant, kad nebūtų diskriminuojami rinkos senbuviai ir nauji rinkos dalyviai, pavyzdžiui, skiriant valstybės pagalbą, ir kad neatsirastų naujų kliūčių konkurencijai. **Komisija ryžtingai sieks užtikrinti ES taisyklių vykdymą** ir peržiūrės ar prireikus pasiūlys teisės aktus, kad būtų pašalintos poveikį transportui darančios kliūtys laisvam prekių ir paslaugų judėjimui. Šiame procese Komisija sieks padidinti transporto sistemos ir operacijų veiksmingumą, pavyzdžiui, mažinant reisų be krovinio ir taip išvengiant kenksmingų teršalų išmetimo ir taršos.
86. Siekiant įgyvendinti visus šios strategijos tikslus, reikia remti visų transporto rūšių modernizavimą, kad ES piliečiams būtų užtikrinamas išmanusis susisiektis už prieinamą ir skaidrią kainą. Aviacijos srityje Komisija pasiūlys **peržiūrėti Oro susisiektis paslaugų reglamentą**⁵⁷. Išlaikant aukščiausią aviacijos saugos lygį bus siekiama apsaugoti vartotojų interesus, kurti atsparų ir konkurencingą Europos oro susisiektis paslaugų sektorių ir kartu

⁵⁴ COM(2020) 102 final, Naujoji Europos pramonės strategija.

⁵⁵ 2017 m. įsteigtas Europos baterijų aljansas vienija daugiau nei 500 subjektų, į ES vertės grandinę, kaip skelbiama, bendrai investuojama daugiau nei 100 mlrd. EUR.

⁵⁶ <https://www.eba250.com>; <https://erma.eu/>; https://ec.europa.eu/growth/industry/policy/european-clean-hydrogen-alliance_en.

⁵⁷ 2008 m. rugsėjo 24 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas Nr. 1008/2008 dėl oro susisiektis paslaugų teikimo Bendrijoje bendrųjų taisyklių.

išsaugoti kokybiškas darbo vietas. Ši iniciatyva bus įgyvendinama kartu modernizuojant ES taisykles dėl oro uostų mokesčių, laiko tarpinių ir kompiuterinių rezervavimo sistemų. Geležinkelių srityje Komisija įvertins, ar galiojančios **naudojimosi geležinkelio keliais mokesčių taisyklės** užtikrina tinkamas paskatas didinti rinkų konkurencingumą ir geležinkelių patrauklumą.

87. Kad ateityje būtų išvengta sutrikimų, reaguodama į Tarybos raginimą, **Komisija parengs ištikus krizei taikytiną nenumatytų atvejų planą (-us)** kartu su ES ir valstybių narių institucijomis ir sektorių atstovais. Tikslas – užtikrinti veiklos tęstinumą ir koordinuoti transporto sektoriaus reagavimo priemones remiantis per COVID-19 pandemiją parengtomis gairėmis ir teisės aktais, pavyzdžiui, dėl žaliųjų koridorių⁵⁸. Kad ištikus krizei ir toliau būtų užtikrinamas nenutrūkstamas krovinių vežimas ir keleivių vežimo paslaugų teikimas, Komisija įvertins galimybes numatyti naujas sveikatos, saugos ir veiklos priemones bei nustatyti vienodą minimalųjį esminių transporto paslaugų lygį. ES taip pat gali tekti pritaikyti galiojančius transporto srities teisės aktus, kad būtų galima skubiai reaguoti į krizes.

9 PAVYZDINĖ INICIATYVA. SĄŽININGAS IR TEISINGAS JUDUMO UŽTIKRINIMAS VISIEMS

88. Dėl ekonomikos sukrėtimo išryškėjo poreikis keleiviams ir kitiems transporto paslaugų naudotojams užtikrinti **įperkama, prieinama ir sąžiningą judumą**. Iš tikrųjų, nors dabar bendrojoje transporto rinkoje yra daugiau susisiekti galimybių, judumas ir toliau yra brangus mažas pajamas turintiems asmenims ir nėra pakankamai prieinamas neįgaliesiems ar riboto judumo asmenims ir menkus gebėjimus naudotis IT turintiems asmenims. Kaimo, periferiniuose ir atokiuose regionuose, įskaitant atokiausius regionus ir salas, norint visiems užtikrinti nekludomą galimybę naudotis judumo priemonėmis būtinai reikės plėtoti viešojo transporto jungtis.
89. Perėjimas prie darnaus, išmaniojo ir atsparaus judumo turi būti teisingas, kitaip kyla pavojus, kad jis neįvyks. Todėl Komisija užtikrins, kad **būtų išnaudojamos visos Teisingos pertvarkos mechanizmo galimybės, kad toks naujasis judumas būtų įperkamas ir prieinamas visuose regionuose ir visiems keleiviams, įskaitant neįgaliuosius ir riboto judumo asmenis**. Komisija taip pat toliau teiks pagalbą skirdama paramą Sanglaudos fondo ir ERPF lėšomis mažiau išsivysčiusioms valstybėms narėms ir regionams.
90. Be to, viešųjų paslaugų įsipareigojimai turėtų būti dar tikslingesni ir veiksmingesni bei, kai įmanoma, taikomi perėjimui prie daugiarūšio transporto sistemos paskatinti. Kad viešosios lėšos ir parama būtų panaudojamos kuo geriau, nacionalinės ir vietos valdžios institucijos turi sugebėti **išnaudoti viešųjų paslaugų įsipareigojimus susisiekimui pagerinti** ir konkretiems politikos tikslams įgyvendinti. Tai būtų galima pasiekti viešųjų paslaugų įsipareigojimams nustatant tvarumo kriterijus, pavyzdžiui, kriterijų, kad negali būti reikalaujama vykdyti trumpųjų nuotolių skrydžius, jeigu yra tinkama tvaresnė ir konkurencinga alternatyva. Komisija įvertins galimybes sukurti daugiarūšio transporto viešųjų paslaugų įsipareigojimų sistemą, visų pirma siekdama suteikti galimybę visoms transporto rūšims konkuruoti vienodomis sąlygomis siekiant patenkinti atitinkamus vežimo poreikius.
91. Sąžiningas judumas taip pat suponuoja **keleivių ir jų teisių apsaugą**. Prasidėjus COVID-19 pandemijai buvo masiškai atšaukiamos transporto paslaugos ir tai įrodo ES masto taisyklių ir vienodo jų įgyvendinimo ir vykdymo užtikrinimo svarbą. ES privalo padėti

⁵⁸ C(2020) 1897 *final*, Komunikatas dėl žaliųjų koridorių atvėrimo pagal Sienu valdymo priemonių, skirtų sveikatai apsaugoti ir prekių bei pagrindinių paslaugų prieinamumui užtikrinti, gaires, ir COM(2020) 685 *final*, komunikatas „Žaliųjų transporto koridorių atnaujinimas siekiant palaikyti ekonomiką atsinaujinusios COVID-19 pandemijos laikotarpiu“.

keleiviams, kai transporto operatoriai bankrutuoja ar patiria didelių likvidumo sunkumų kaip per COVID-19 pandemiją. Svetur įstrigusius keleivius reikia grąžinti į tėvynę, o vežėjui atšaukus reisą jie turi atgauti už bilietą sumokėtą sumą. Komisija vertina galimybes apsaugoti keleivius nuo tokių įvykių ir galimų priemonių pranašumus ir prireikus pateiks teisėkūros procedūra priimamų aktų pasiūlymų.

92. ES keleivių teisės turėtų būti geriau užtikrinamos, aiškesnės ir vežėjams, ir keleiviams, turėtų būti siūloma tinkama pagalba, grąžinama už bilietą sumokėta suma, galbūt mokama kompensacija esant sutrikimams ir numatytos tinkamos sankcijos, jeigu taisyklės nėra tinkamai taikomos. Komisija įvertins galimybes ir naudą toliau kurti **daugiarūši transportą apimančią keleivių teisių sistemą**, kuri būtų paprastesnė, nuoseklesnė ir suderinta.
93. Didžiausias sektoriaus turtas – jo darbuotojai ir tvari ir išmani pertvarka bus neįmanoma, jei jai nepritars **transporto sektoriaus darbuotojai**. Tačiau tam tikrose transporto sektoriaus dalyse neretai dirbama sunkiomis sąlygomis. Prastas darbo sąlygas, įskaitant ilgą darbo valandą, ilgą laiką būnant toli nuo namų, ir menką užmokestį, dar pablogina taikytinų darbo standartų nesilaikymas ir netinkamas jų vykdymo užtikrinimas. Nustačius aukštesnius socialinius standartus būtų tiesiogiai prisidedama prie bendro šiuo metu stebimo sektoriaus nepatrauklumo mažinimo. Darbo jėga sparčiai senėja, jau dabar akivaizdžiai labai trūksta tam tikrų profesijų darbuotojų⁵⁹. Problemos, su kuriomis susiduria transporto sektoriaus darbuotojai, dar labiau padidėjo dėl COVID-19 pandemijos. Kyla pavojus, kad padėtis blogės ir toliau, jeigu nebus imamasi veiksmų.
94. Todėl Komisija svarstys **įvairioms transporto rūšims taikytinas priemones siekiant griežtinti teisės aktus, kuriais reglamentuojamos darbuotojų darbo sąlygos**, ir užtikrins teisingą taikytinų socialinių teisių įgyvendinimą bei jas patikslins vadovaudamasi įvairiomis Europos socialinių teisių ramsčio įgyvendinimo priemonėmis. Komisija sieks skatinti aukštesnius socialinius standartus (taip pat ir aviacijos sektoriuje, kuriame kyla tam tikrų sunkumų) ir bendradarbiaudama su Europos darbo institucija padės valstybėms narėms užtikrinti atitinkamų teisės aktų vykdymą. Tarptautiniu lygmeniu Komisija ragins siekti pažangos, dalyvaudama IMO, Tarptautinės darbo organizacijos ir kitų tarptautinių institucijų veikloje, kad transporto darbuotojams būtų užtikrinamos orios darbo ir gyvenimo sąlygos ir laiku keistųsi įgula, visų pirma per pandemijos laikotarpį.
95. Dėl pokyčių sektoriuje, visų pirma dėl automatizavimo ir skaitmeninimo, kyla daug naujų iššūkių. **Dėl automatizavimo ir perėjimo prie tvaresnių alternatyvų gali kilti grėsmė** transporto sektoriaus darbo vietoms, ypač toms, kur užtenka menkos ar vidutinės kvalifikacijos. Kita vertus, vykstant skaitmeninei pertvarkai atsiveria naujų galimybių – formuojasi geresnė darbo aplinka ir sukuriami kokybiškų darbo vietų, kurios gali būti patrauklesnės moterims ir jauniems žmonėms. Taigi reikalinga patikima **teisingos pertvarkos transporto sektoriaus darbuotojams** kryptis. Komisija parengs rekomendacijas dėl perėjimo prie automatizavimo ir skaitmeninimo ir jo poveikio transporto sektoriaus darbo jėgai mažinimo.
96. Galiausiai, siekdama spręsti vis didėjančios kvalifikuotų darbuotojų stokos problemą, Komisija ragina transporto sektoriaus suinteresuotuosius subjektus ir socialinius partnerius padėti įgyvendinti Europos **įgūdžių** darbotvarkę, kuria siekiama tvaraus konkurencingumo, socialinio sąžiningumo ir atsparumo⁶⁰, ir, visų pirma, prisijungti prie Įgūdžių pakto⁶¹.

⁵⁹ Pavyzdžiui, 2019 m. Tarptautinė kelių transporto sąjunga pranešė, kad Europos kelių transporto sektoriuje penktadalis vairuotojų darbo vietų yra laisvos.

⁶⁰ COM(2020) 274 final, Europos įgūdžių darbotvarkė, kuria siekiama tvaraus konkurencingumo, socialinio sąžiningumo ir atsparumo (2020 m.).

Transporto sektoriaus suinteresuotieji subjektai taip pat turėtų toliau plėtoti pameistrystės programas, tapti Europos pameistrystės aljanso nariais ir aktyviai dalyvauti Europos profesinių gebėjimų savaitės renginiuose.

97. Komisija tinkamai **įtrauks lygybės aspektus** į savo iniciatyvas su transportu susijusios politikos srityje ir toliau remis suinteresuotųjų subjektų bendradarbiavimą ir keitimąsi gerąja patirtimi permainų platformoje „Moterys ir transportas“, kad transporto sektoriaus profesijas rinktųsi daugiau moterų. Ji taip pat didins informuotumą lygybės klausimais sukurdamą įvairovės ambasadorių tinklą ir palaikydama jo veiklą. Visi būsimi pasiūlymai dėl transporto derės su Komisijos parengta Lyčių lygybės strategija⁶² ir Strategija dėl negalios⁶³.

10 PAVYZDINĖ INICIATYVA. TRANSPORTO SAUGOS IR SAUGUMO DIDINIMAS

98. Transporto sistemos **sauga ir saugumas** yra itin svarbūs ir jokių būdu neturėtų mažėti, ES turėtų ir toliau būti šios srities pasaulio lyderė. Norėdami įgyvendinti tikslą, kad dėl judumo niekas nežūtų, privalome toliau dėti pastangas bendradarbiaudami su tarptautinėmis, nacionalinėmis ir vietos valdžios institucijomis, suinteresuotaisiais subjektais ir piliečiais.
99. **Europa išlieka saugiausio transporto regionu pasaulyje.** Nors kelionės oro, jūrų ir geležinkelių transportu yra labai saugios, nusiraminti negalima, ypač kelių eismo saugos srityje. 2019 m. ES keliuose žuvo maždaug 22 700 žmonių ir dar apie penkis kartus tiek patyrė sunkių sužalojimų, kurių pasekmes jaus visą gyvenimą. Todėl Komisija ir toliau tvirtai laikosi savo įsipareigojimo įgyvendinti 2018 m. ES kelių eismo saugos strategiją⁶⁴.
100. **Tokie veiksniai, kaip greitis, alkoholio ir narkotikų vartojimas ir išsiblaškymas vairuojant**, yra glaudžiai susiję su avarijų keliuose priežastimis ir sunkumu. Komisija svarstys, kokių veiksmų reikia imtis šioms problemoms spręsti, pavyzdžiui, toliau įgyvendinant ES rekomendacijas. Prioritetu bus laikoma pažeidžiamų kelių eismo dalyvių apsauga ir geresnis duomenų rinkimas ir analizė, Komisija taip pat įvertins, kokią pridėtinę vertę turėtų šio lygmens nuodugnūs avarijų tyrimai. Investuojant į infrastruktūrą prioritetu ir toliau turėtų būti laikomas didelę riziką keliančios infrastruktūros modernizavimas, ypatingą dėmesį skiriant senėjantiems ir nepakankamai išvystytiems tinklo segmentams. Priemonės, kuriomis bus siekiama labiau skatinti įvairių formų aktyvų judumą, padės vykdyti pažeidžiamų eismo dalyvių žūčių ir sunkių sužalojimų prevenciją.
101. Jūrų sektoriuje Komisija planuoja iš esmės peržiūrėti galiojančius teisės aktus, kuriais reglamentuojamos **vėliavos valstybės pareigos, uosto valstybės kontrolė ir avarijų tyrimas**, taip pat toliau griežtinti ES taisykles dėl pripažintų organizacijų. Bendras tikslas – užtikrinti saugų ir veiksmingą jūrų transportą, o įmonėms ir administracijoms – mažesnes išlaidas. Laivybos sauga ir išmani ir darni laivyba ES vandenyse ir toliau priklausys nuo Europos jūrų saugumo agentūros, kurios įgaliojimus reikėtų atnaujinti ir galbūt išplėsti apėmiant papildomas sritis, veiklos.
102. Be kitų pastangų didinti transporto sektoriaus ir susijusios infrastruktūros atsparumą, ES **atnaujins ir tobulins esamą saugumo sistemą**, apimančią galiojančias šiuos klausimus reglamentuojančias taisykles⁶⁵, taip pat kovos su kibernetinėmis grėsmėmis. Remiantis ES lygmens IRT produktų, procesų ir paslaugų sertifikavimo sistema ir identifikuojant judumo

⁶¹ Komisija atsižvelgs į nesenai pagal Įgūdžių paktą sukurtas Automobilių pramonės partnerystės, kurios tikslas – padėti sektoriui įveikti kvalifikacijos tobulinimo ir perkvalifikavimo problemas, su kuriomis susiduriama vykstant žaliajai ir skaitmeninei pertvarkai, patirtį.

⁶² COM(2020) 152 *final*, Lygybės Sąjunga. 2020–2025 m. lyčių lygybės strategija.

⁶³ COM(2010) 636 *final*, 2010–2020 m. Europos strategija dėl negalios. Remdamasi šiuo metu atliekamo 2010–2020 m. Europos strategijos dėl negalios vertinimo rezultatais, 2021 m. Komisija pateiks sustiprintą strategiją dėl negalios.

⁶⁴ COM(2018) 293 *final*, komunikatas „Tvarus judumas Europoje: saugus, susietas ir netaišus“.

⁶⁵ Direktyva (ES) 2016/1148 (Tinklo ir informacinių sistemų saugumo direktyva (TIS direktyva)), Reglamentas (ES) 2019/881 (Kibernetinio saugumo aktas) ir Direktyva 2008/114/EB (Direktyva dėl Europos ypatingos svarbos infrastruktūros objektų).

infrastruktūrai reikalingų esminių paslaugų operatorius (EPO), bus nagrinėjama galimybė sukurti ES lygmens skubių pranešimų mechanizmą saugumo reikmėms. Be to, bus tobulinamos susijusios taisyklės, kaip antai automatizuotų transporto priemonių kibernetinio saugumo sertifikavimo sistema.

Tarpiniai tikslai⁶⁶ siekiant atsparaus judumo:

13) darniam ir išmaniam transportui pritaikytas daugiarūšis, sparčiomis jungtimis pasižymintis transeuropinis transporto tinklas (TEN-T) 2030 m. aprėps pagrindinį tinklą, o 2050 m. – visuotinį tinklą;

14) 2050 m. visų transporto rūšių sektoriuose žuvusiųjų skaičius ES priartės prie nulio.

5 ES – PASAULIO JUNGLUMO CENTRAS

103. Atsižvelgiant į sparčią geopolitinę raidą ES reikia imtis veiksmų, kad būtų apsaugomi ir skatinami ES interesai. Visų tarptautinio masto transporto rūšių sektoriuose **būtina užtikrinti neiškraipytą tarptautinę konkurenciją, abipusiškumą ir vienodas sąlygas**. Siekdama veiksmingai pašalinti užsienio subsidijų iškraipomąjį poveikį vidaus rinkai, be kita ko, viešųjų pirkimų srityje, Komisija pasiūlys specialiai tam skirtą priemonę⁶⁷.

104. Tolesni veiksmai, be kita ko, gali būti esamų tiesioginių užsienio investicijų į Europos transporto bendroves ir turtą tikrinimo mechanizmų naudojimas valstybėse narėse saugumo ar viešosios tvarkos tikslais. Tai taip pat gali būti pakeitimai, kuriuos Sąjunga gali priimti prekybos apsaugos srityje atsižvelgdama į aviacijai taikomus kriterijus. Be to, Komisija tarptautiniuose forumuose ir santykiuose su pavienėmis ES nepriklausančiomis valstybėmis visų transporto rūšių sektoriuose toliau **propaguos Europos techninių, socialinių, aplinkosaugos ir konkurencijos standartų taikymą**. Transporto įranga ir sprendimai yra Europos eksporto variklis, o tvari ir pažangi šio sektoriaus pertvarka atveria galimybių mūsų gamybos pramonei pirmauti visame pasaulyje.

105. Siekiant įgyvendinti Paryžiaus susitarimo tikslus iki 2050 m. reikia gerokai sumažinti transporto sektoriuje išmetamą teršalų kiekį ir už ES ribų. Todėl labai svarbu, kad **mums imantis išorės veiksmų būtų vadovaujamasi Europos žaliuoju kursu ir šia strategija**, kad būtų plačiai propaguojami pasaulinio masto veiksmai siekiant darnaus ir išmanaus judumo įgyvendinant darnaus vystymosi tikslus ir kad ES vidaus politikos idėjas skleidžiant už ES ribų būtų užtikrinamas politikos nuoseklumas. Bus atitinkamai numatomos įvairios veiksmų kryptys siekiant darnaus ir išmanaus judumo srities gerąją patirtį, kokybiškus sprendimus ir standartus pritaikyti ES vystomojo bendradarbiavimo tikslais, be kita ko, su Afrikos partneriais⁶⁸, kartu atsižvelgiant į konkrečius iššūkius ir apribojimus besiformuojančios ekonomikos ir besivystančiose valstybėse.

106. ES ir **toliau stiprins transporto srities santykius**, be kita ko, su pagrindiniais strateginiais partneriais ir tarptautinėmis organizacijomis, ir toliau plėtos ryšius su naujais tarptautiniais partneriais, kaip antai sparčiai augančios ir besiformuojančios ekonomikos valstybėmis. Tai itin svarbu tokiems sektoriams kaip aviacija ir jūrų transportas, nes jiems reikia vienodų sąlygų visame pasaulyje. Komisija prašys Tarybos leidimo pradėti derybas dėl naujų oro susisiektimo susitarimų su trečiosiomis valstybėmis ir apsvarstys galimybes imtis tinkamų veiksmų plėtojant santykius su trečiosiomis valstybėmis ir regionais jūrų transporto srityje. IMO, ICAO ir kitose tarptautinėse organizacijose ES taip pat turėtų siekti

⁶⁶ Atsižvelgiant į kartu pateiktame Komisijos tarnybų darbiniam dokumente atliktą analizę nustatyti tarpiniai tikslai, rodantys Europos transporto sistemos kelią į darnų, išmanų ir atsparų judumą ir kartu rodantys, koks turės būti mūsų ateities politikos užmojis.

⁶⁷ COM(2020) 253 *final*, Baltoji knyga dėl sąlygų, susijusių su užsienio subsidijomis, suvienodinimo.

⁶⁸ JOIN(2020) 4 *final*, komunikatas „Visapusiškos strategijos su Afrika kūrimas“.

aukštų standartų, be kita ko, saugos, saugumo, aplinkosaugos ir visų pirma klimato kaitos srityse.

107. Transportas yra svarbus elementas, įtrauktas į plėtros proceso Vakarų Balkanuose politiką ir priemonę ir į **ES kaimynystės politiką**, apimančią Rytų partnerystės ir pietines kaimynines valstybes. Komisija sustiprins transporto ir kaimynystės politikos ryšį pagrindinėse srityse ir parengs visuotinį požiūrį į susisiekimą su kaimyninėmis valstybėmis, be kita ko, glaudžiai bendradarbiaudama su Transporto bendrija, plėtodama TEN-T, teikdama techninę paramą bei bendradarbiaudama ir sudarydama naujus sektorinius susitarimus.
108. Siekiant įgyvendinti tarptautinius ES užmojus ir prioritetus transporto srityje svarbu transporto politiką įtraukti į ES išorės aspektą ir imtis veiksmų tarptautinėje arenoje, **savo poziciją išreiškiant garsiai, vieningai ir nuosekliai**. Šiuo tikslu reikia priminti, kad visos Sąjungos institucijos ir valstybės narės turi visapusiškai taikyti Sutarčių nuostatas, visų pirma susijusias su derybomis ir naujų transporto susitarimų sudarymu bei su atstovavimu tokiuose tarptautiniuose forumuose, kaip ICAO ir IMO, nes Lisabonos sutartis buvo parengta būtent tam, kad Sąjungos išorės santykiai būtų veiksmingesni.

6 IŠVADOS

109. Atsigaunant po COVID-19 pandemijos sukeltos krizės reikėtų pasinaudoti proga paspartinti priklausomybės nuo iškastinio kuro mažinimo ir visos transporto ir judumo sistemos modernizavimo procesus mažinant neigiamą jos poveikį aplinkai ir pagerinant piliečių saugą ir sveikatą. **Lygiagrečiai vykstant žaliajai ir skaitmeninei pertvarkai turėtų būti reformuojamas sektorius, permodeliuojamas junglumas ir suteikiamas impulsas ekonomikai**. Komisija pripažįsta, kad tokia transformacija, kuri turi būti socialiai teisinga ir sąžininga, nebus lengva, reikės visapusiško visų transporto sektoriaus dalyvių atsidavimo ir palaikymo, taip pat reikės gerokai didinti augimą skatinančias viešojo ir privačiojo sektorių investicijas.
110. Darnaus Europos transporto sistema, kurios siekia ES, turi būti išmani, lanksti ir lengvai pritaikoma prie nuolat kintančių transporto modelių ir poreikių, grindžiama naujausiomis technologijomis, kad visiems Europos piliečiams būtų užtikrinamas sklandus ir saugus susisiekimas. **Transportas turėtų demonstruoti Europos išradingumą ir darbštumą, būti mokslinių tyrimų, inovacijų ir verslumo vėliavnešys ir dvejopos pertvarkos variklis**.
111. Komisija siūlo išsamų priemonių rinkinį, pristatomą šios strategijos veiksmų plane, kad ES pradėtų kurti darnaus, išmanaus ir atsparaus ateities judumo sistemą ir įgyvendintų esminius pokyčius, kurių reikia Europos žaliojo kurso tikslams pasiekti. Šios pastangos sėkmė lydės tik tada, jeigu pakankamą ryžtą pademonstruos visi dalyviai – Europos institucijos, valstybės narės ir visų lygmenų valdžios institucijos, suinteresuotieji subjektai, įmonės ir piliečiai.