

Briselē, 2020. gada 11. decembrī
(OR. en)

14012/20

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

PAVADVĒSTULE

Sūtītājs:	Eiropas Komisijas ģenerālsekretāre, parakstījusi direktore <i>Martine DEPREZ</i>
Saņemšanas datums:	2020. gada 11. decembris
Saņēmējs:	Eiropas Savienības Padomes ģenerālsekretārs <i>Jeppe TRANHOLM-MIKKELSEN</i>
K-jas dok. Nr.:	COM(2020) 789 final
Temats:	KOMISIJAS PAZIŅOJUMS EIROPAS PARLAMENTAM, PADOMEI, EIROPAS EKONOMIKAS UN SOCIĀLO LIETU KOMITEJAI UN REĢIONU KOMITEJAI Ilgtspējīgas un viedas mobilitātes stratēģija — Eiropas transporta virzība uz nākotni

Pielikumā ir pievienots dokuments COM(2020) 789 *final*.

Pielikumā: COM(2020) 789 *final*



Briselē, 9.12.2020.
COM(2020) 789 final

**KOMISIJAS PAZIŅOJUMS EIROPAS PARLAMENTAM, PADOMEI, EIROPAS
EKONOMIKAS UN SOCIĀLO LIETU KOMITEJAI UN REĢIONU KOMITEJAI**

Ilgtspējīgas un viedas mobilitātes stratēģija — Eiropas transporta virzība uz nākotni

{SWD(2020) 331 final}

KOMISIJAS PAZIŅOJUMS EIROPAS PARLAMENTAM, PADOMEI, EIROPAS EKONOMIKAS UN SOCIĀLO LIETU KOMITEJAI UN REĢIONU KOMITEJAI

Ilgtspējīgas un viedas mobilitātes stratēģija — Eiropas transporta virzība uz nākotni

1 REDZĒJUMS

1. **Mobilitāte un transports ir svarīgi mums visiem.** Mobilitāte veicina saimniecisko un sociālo dzīvi — gan ikdienas braucienus uz darbu, ģimenes un draugu apciemošanu un tūrismu, gan globālo piegādes ķēžu pienācīgu darbību, kas nodrošina preces veikaliem un apgādā rūpniecisko ražošanu. Personu brīva pārvietošanās un preču brīva aprīte pāri Eiropas Savienības (ES) iekšējām robežām ir ES un tās vienotā tirgus pamatbrīvība. Ceļošana ES ir nodrošinājusi lielāku vienotību un stiprinājusi Eiropas identitāti. Eiropas mājāsaimniecību otri lielākie tēriņi ir par transportu, un transporta nozare nodrošina 5 % no Eiropas IKP, kā arī tajā tieši nodarbināti aptuveni 10 miljoni strādājošo.
2. Lai gan **mobilitāte tās izmantotājiem nodrošina daudz ieguvumu, tomēr sabiedrībai par to nākas maksāt savu cenu.** Tā ietver siltumnīcefekta gāzu emisijas, gaisa, trokšņa un ūdens piesārņojumu, kā arī negadījumus un avārijas uz ceļa, sastrēgumus un bioloģiskās daudzveidības zudumu; visi minētie aspekti ietekmē mūsu veselību un labbūtību. Līdzšinējie centieni un politikas pasākumi pagaidām nav pietiekami pievērsušies šai cenai. Transporta nozares radītās siltumnīcefekta gāzu emisijas laika gaitā ir palielinājušās un tagad veido ceturto daļu no ES kopējā emisiju apjoma.
3. **Visnopietnākā problēma, kas risināma transporta nozarē ir, kā būtiski samazināt transporta emisijas un panākt lielāku ilgtspēju.** Vienlaikus šī pārveide sniedz plašas iespējas uzlabot dzīves kvalitāti, kā arī Eiropas rūpniecības vērtības ķēdēs īstenot modernizāciju, radīt kvalitatīvas darbvietas, izstrādāt jaunus produktus un pakalpojumus, stiprināt konkurētspēju un censties sasniegt vadošu lomu pasaulē, jo arī citos tirgos vērojama strauja virzība uz bezemisiju mobilitāti. Tā kā transporta nozares radītās siltumnīcefekta gāzu emisijas veido lielu daļu no ES kopējām siltumnīcefekta gāzu emisijām, ES mērķis līdz 2030. gadam sasniegt mērķrādītāju, kas paredz samazināt siltumnīcefekta gāzu emisiju vismaz par 55 %, un līdz 2050. gadam panākt klimatneitralitāti tiks īstenots tikai tad, ja tiks ieviesta vērienīgāka politika nolūkā nekavējoties un sinerģijā ar nulles piesārņojuma panākšanas centieniem samazināt transporta atkarību no fosilajām degvielām. **Eiropas zaļā kursa¹ sekmes ir atkarīgas no mūsu spējas panākt transporta sistēmas visaptverošu ilgtspēju.**
4. Covid-19 pandēmija ir skaidri apliecinājusi, ka vienotā tirgus veiksmīgas darbības aizsardzība ES ir ļoti svarīga. Krīze ir parādījusi transporta būtisko lomu un izmaksas, kas sociālajā, veselības aprūpes un ekonomikas jomā rodas, ja personu brīvu pārvietošanos un preču un pakalpojumu brīvu apriti ievērojami ierobežo vai aptur pavisam. **Lai pārvarētu jebkādu krīzi** un stiprinātu ES stratēģisko autonomiju un noturību, **ir ļoti būtiski saglabāt piegādes ķēdes un nodrošināt saskaņotu Eiropas pieeju savienojamībai un transporta darbībām.**
5. Tādējādi **ES transporta politikas svarīgam nākotnes mērķim jābūt arī garantijai, ka ES transporta sistēma ir patiesi noturīga pret turpmākām krīzēm.** 2011. gada baltajā grāmatā² paredzētā Eiropas vienotās transporta telpas izveide joprojām ir Eiropas transporta

¹ COM(2019) 640 final, "Eiropas zaļais kurss".

² COM(2011) 144 galīgā redakcija, Baltā grāmata "Ceļvedis uz Eiropas vienoto transporta telpu — virzība uz konkurētspējīgu un resursefektīvu transporta sistēmu". Komisija šo balto grāmatu ir izvērtējusi arī dokumentā SWD(2020) 410 un SWD(2020) 411.

politikas stūrakmens. ES joprojām ir stratēģiski svarīgi veicināt kohēziju, mazināt reģionālās atšķirības, kā arī visos reģionos uzlabot savienojamību un piekļuvi iekšējam tirgum. Covid-19 pandēmija ir būtiski ietekmējusi mobilitāti. Atlabstot no šīs smagās krīzes, sabiedrības atbalstam būtu jāpalīdz mobilitātei atjaunoties vēl labākā stāvoklī un strauji virzīties uz ilgtspējīgu un viedāku nākotni.

6. **Mobilitātes zaļināšanai jābūt jaunajai transporta nozares izaugsmes licencei.** Mobilitātei Eiropā būtu jābalstās uz efektīvu un starpsavienotu multimodālo pārvadājumu sistēmu (gan pasažieru, gan kravu pārvadājumiem), kas ir papildināta ar cenas ziņā pieejamu ātrgaitas dzelzceļa tīklu, plašu uzlādes un uzpildes infrastruktūru bezemisiju transportlīdzekļiem³ un atjaunojamu un mazoglekļa degvielu piedāvājumu, tīrāku un aktīvāku mobilitāti zaļākās pilsētās, kas sekmē iedzīvotāju labu veselību un labbūtību.
7. **Digitalizācija kļūs par visas sistēmas modernizācijas obligātu virzītājspēku,** tādējādi padarot modernizāciju vienmērīgu un efektīvāku. Eiropai digitalizācija un automatizācija jāizmanto arī, lai vēl vairāk paaugstinātu drošuma, drošības, uzticamības un komforta līmeni, tā uzturot ES vadošo lomu transportlīdzekļu aprīkojuma ražošanas un pakalpojumu jomā un ar efektīvu un noturīgu loģistikas ķēžu palīdzību uzlabojot ES konkurētspēju pasaulē.
8. Šai attīstībai būtu jānodrošina, ka neviens netiek atstāts novārtā: **ir būtiski, lai mobilitāte būtu pieejama (arī cenas ziņā) visiem, lai lauku un attālie reģioni būtu labāk savienoti⁴, lai personām ar ierobežotām pārvietošanās spējām un personām ar invaliditāti būtu nodrošināta piekļūstamība un lai nozarē tiktu piedāvāti labi sociālie apstākļi, pārkvalifikācijas iespējas un nodrošinātas pievilcīgas darbvietas.** Eiropas sociālo tiesību pīlārs ir Eiropas kompass, kura mērķis ir pārliecināties, ka zaļā un digitālā pārkārtošanās ir sociāli godīga un taisnīga.
9. **Kopumā jāmaina esošā pakāpenisko pārmaiņu paradigma uz pilnīgu pārveidi.** Tādējādi šajā stratēģijā ir izklāstīts ceļvedis Eiropas transporta stabilai un pareizai virzībai uz ilgtspējīgu un viedu nākotni. Lai šis redzējums kļūtu par realitāti, tajā ir noteiktas 10 pamatiniciatīvu jomas ar rīcības plānu, kas virzīs mūsu darbu turpmākajos gados. Stratēģijas pamatā esošie scenāriji, kas saskan ar scenārijiem, kuri atbalsta 2030. gada klimata mērķrādītāja plāna⁵ īstenošanu, apliecina, ka ar īstā līmeņa vērienu šajā stratēģijā noteikto politikas pasākumu kopums var **līdz 2050. gadam** nodrošināt **transporta nozares emisiju samazinājumu 90 % apmērā.** Ņemot vērā arī pievienotajā dienestu darba dokumentā⁶ izklāstīto analīzi, ir paredzēti vairāki **starpposma mērķrādītāji**, kas iezīmē Eiropas transporta sistēmas virzību uz nosprausto mērķu sasniegšanu ilgtspējīgas, viedas un noturīgas mobilitātes jomā, tādējādi arī norādot to, cik vērienīgai jābūt nākotnes politikai, piemēram:

līdz 2030. gadam:

- pa Eiropas autoceļiem brauks vismaz 30 miljoni bezemisiju transportlīdzekļu;
- 100 Eiropas pilsētas kļūs klimatneitrālas;
- ātrgaitas dzelzceļa satiksmes apjoms divkāršosies;
- regulārajiem kolektīvajiem braucieniem ne vairāk kā 500 km attālumā ES vajadzētu kļūt oglekļneitrāliem;

³ Šajā paziņojumā termins “transportlīdzeklis” atbilstoši attiecīgajam kontekstam attiecas uz visu veidu transportlīdzekļiem, cita starpā ietverot vieglos automobiļus, kravas automobiļus, autobusus, tālsatiksmes autobusus, vieglos transportlīdzekļus, vilcienus, gaisa kuģus, kuģus, laivas, prāmjus utt.

⁴ Šis aspekts tiks sīkāk pētīts Komisijas 2021. gada paziņojumā par ilgtermiņa redzējumu attiecībā uz lauku apvidiem.

⁵ COM(2020) 562 final, “Eiropas 2030. gada klimatisko ieceru vēriena kāpināšana. Investīcijas klimatneitrālā nākotnē cilvēku labā”.

⁶ SWD(2020) 331.

- lielā mērogā tiks izvēsta automatizēta mobilitāte;
- bezemisiju kuģi būs gatavi ieviešanai tirgū;

līdz 2035. gadam:

- lielie bezemisiju gaisa kuģi būs gatavi ieviešanai tirgū;

līdz 2050. gadam:

- gandrīz visi viegie automobiļi, furgoni, autobusi, kā arī jauni lielas noslodzes transportlīdzekļi būs bezemisiju;
- dzelzceļa kravu pārvadājumu apjoms divkāršosies;
- ātrgaitas dzelzceļa satiksmes apjoms trīskāršosies;
- visaptverošajā tīklā darbosies multimodālais Eiropas transporta tīkls (*TEN-T*), kas aprīkots ilgtspējīgam un viedam transportam ar ātrgaitas savienojamību.

2 ILGTSPĒJĪGA MOBILITĀTE — NEATGRIEZENISKA PĀREJA UZ BEZEMISIJU MOBILITĀTI

10. Eiropas zaļajā kursā pausts aicinājums par 90 % samazināt transporta radītās siltumnīcefekta gāzu emisijas un tādējādi ES līdz 2050. gadam kļūt par klimatneitrālu ekonomiku, vienlaikus tiecoties uz nulles piesārņojuma mērķi. Lai panāktu šīs sistēmiskās izmaiņas, **nepieciešams 1) padarīt visus transporta veidus ilgtspējīgākus, 2) nodrošināt ilgtspējīgu alternatīvu plašu pieejamību multimodālo pārvadājumu sistēmā un 3) ieviest pareizos stimulus, kas veicinās pārkārtošanos. Tie ir turpmākās darbības trīs pīlāri.**
11. Tas nozīmē, ka **jāizmanto visas rīcībpolitiskās sviras: 1) pasākumi, kuru mērķis ir ievērojami samazināt pašreizējo atkarību no fosilajām degvielām** (aizstājot esošos transportlīdzekļu parkus un flotes ar mazemisiju un bezemisiju transportlīdzekļiem un sekmējot atjaunojamo un mazoglekļa degvielu izmantošanu); **2) izlēmīga rīcība, kuras mērķis ir paplašināt ilgtspējīgu transporta veidu izmantošanu** (jo īpaši palielināt to pasažieru skaitu, kas ceļo ar vilcienu un dodas uz darbu ar sabiedrisko transportu un veidos, kuri balstās uz cilvēka fizisko aktivitāti, kā arī novirzīt būtisku kravas apjomu uz dzelzceļu, iekšzemes ūdensceļiem un tuvsatiksmes kuģošanu); **3) ārējo izmaksu internalizācija** (īstenojot principu “piesārņotājs maksā” un “lietotājs maksā”, jo īpaši ar oglekļa cenas noteikšanas un infrastruktūras lietošanas maksas mehānismiem).

2.1 Visi transporta veidi jāpadara ilgtspējīgi

12. Mūsu transporta sistēmā ir nepieciešami visi transporta veidi, tādēļ tiem visiem jākļūst ilgtspējīgiem. Mūsu pieejas pirmais pīlārs paredz, ka nekavējoties jāsekmē mazemisiju un bezemisiju transportlīdzekļu, kā arī atjaunojamo un mazoglekļa degvielu izmantošana autotransportā, ūdenstransportā, gaisa un dzelzceļa transportā. Jāatbalsta pētniecība un inovācija konkurētspējīgu, ilgtspējīgu un aprītīgu produktu⁷ un pakalpojumu jomā, jāgarantē, ka rūpniecības nozare piegādā pareizos transportlīdzekļus un degvielas, jāievieš nepieciešamā infrastruktūra un jāstimulē pieprasījums galalietotāju vidū. Tas ir būtiski, lai sasniegtu 2030. un 2050. gada klimata mērķrādītājus, īstētu nulles piesārņojuma stratēģiju un sniegtu iespēju Eiropas uzņēmumiem saglabāt nozares līderu lomu pasaulē. Tehnoloģiskās neitralitātes saglabāšana saistībā ar visiem transporta veidiem ir būtiska, taču tai nevajadzētu izraisīt bezdarbību uz fosilajām degvielām balstītu risinājumu izskaušanas jomā.

⁷ Aprītīgi produkti un pakalpojumi sekmēs transporta vispārējo ilgtspēju. Aprītes ekonomikas rīcības plānā (COM(2020) 98 final) ir noteiktas septiņas galvenās produktu vērtības ķēdes, jo īpaši akumulatori un transportlīdzekļi, kā arī būvniecība.

13. Lai gan mazemisiju un **bezemisiju transportlīdzekļu īpatsvars** strauji pieaug, tas **transportlīdzekļu parkos un flotēs šobrīd ir pārāk zems**. CO₂ un gaisa piesārņotāju emisiju standarti un publiskā iepirkuma noteikumi, piemēram, tie, kuri noteikti Tīro transportlīdzekļu direktīvā⁸, joprojām būs svarīgi politikas virzītājspēki, kas vadīs pārkārtošanos uz bezemisiju mobilitāti autotransportā un līdz ar bezemisiju transportlīdzekļu piedāvājuma paplašināšanos padarīs ilgtspējīgu mobilitāti cenas ziņā pieejamāku visiem. Tādējādi, lai izpildītu 2030. gada klimata mērķrādītāju plānā izvirzītos mērķrādītājus un no 2025. gada nodrošinātu skaidru virzību uz bezemisiju mobilitāti, Komisija ierosinās līdz 2021. gada jūnijam pārskatīt **CO₂ standartus** vieglajiem automobiļiem un furgoniem. Komisija šajā saistībā pārskatīs arī CO₂ standartus lielas noslodzes transportlīdzekļiem.
14. Pēdējos piecos gados īstenoti būtiski centieni samazināt mehānisko transportlīdzekļu radītās gaisa piesārņotāju emisijas. Mūsdienās pārdotie automobiļi rada ievērojami mazāk piesārņotāju nekā tie, kurus pārdeva 2015. gadā. Tomēr ir iespējams darīt vēl vairāk: gaidāmais priekšlikums par **stingrākiem gaisa piesārņotāju emisiju standartiem**, kas attiecas uz transportlīdzekļiem ar iekšdedzes dzinēju ("Euro 7"), nodrošinās, ka tirgū ienāk tikai nākotnes prasībām atbilstoši mazemisiju transportlīdzekļi.
15. Programmai "Apvārsnis Eiropa" paredzētās partnerības, piemēram, "Akumulatori", "2Zero" un "Tīrais ūdeņradis", varētu veicināt inovatīvu transportlīdzekļu tehnoloģiju piedāvājumu. Vienlaikus ir nepieciešama visaptveroša politika, kas **stimulētu pieprasījumu pēc bezemisiju transportlīdzekļiem**, neradot šķēršļus vienotajā tirgū un pilnībā ievērojot Savienības starptautiskās saistības. Iepriekš minētie vides standarti būtu jāpapildina ar pasākumiem, kas palielina šo transportlīdzekļu pieprasījumu, piemēram, oglekļa cenas noteikšanu, nodokļu uzlikšanu, ceļu lietošanas maksas noteikšanu, kā arī tādu noteikumu pārskatīšanu, kas attiecas uz lielas noslodzes transportlīdzekļu masu un gabarītiem. Komisija arī ierosinās darbības, kuru mērķis ir sekmēt bezemisiju transportlīdzekļu izmantošanu uzņēmumu un pilsētu autoparkos. Turklāt jaunā regula par akumulatoriem nodrošinās, ka ES tirgū laistie akumulatori ir ilgtspējīgi un droši visā to aprites ciklā. Ilgtspējas un ekspluatācijas laika beigu cikla prasības, tostarp par oglekļa pēdu un izejvielu ētisku un ilgtspējīgu sagādi, ir būtiskas elektrotransportlīdzekļu vidiskās pēdas samazināšanā.
16. Lai nodrošinātu transportlīdzekļu pastāvīgu atbilstību emisiju un drošuma standartiem, būtu jāpielāgo **tehnisko apskāšu** tiesiskais regulējums. Viens bojāts transportlīdzeklis var piesārņot gaisu vairāk nekā vairāki tūkstoši tīru transportlīdzekļu⁹.
17. Autotransporta līdzekļu dzinēju attīstība bezemisiju dzinēju virzienā pati par sevi vien nerisina problēmas, ko izraisa tādu riepu izmantošana, kuras joprojām rada troksni un mikroplastmasas piesārņojumu. Mikroplastmasa piesārņo ūdeņus un jūras un galu galā var nonākt barības ķēdē. Būtu vēl vairāk jāpopularizē **augstas veiktspējas riepas**, jo tās samazina enerģijas patēriņu un emisijas (arī rites troksni), vienlaikus uzturot transportlīdzekļa drošumu. Direktīvas par nolietotiem transportlīdzekļiem gaidāmās pārskatīšanas mērķis būs arī samazināt vieglo automobiļu ražošanas un izjaukšanas radīto kopējo vidisko pēdu.

⁸ Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīva (ES) 2019/1161 (2019. gada 20. jūnijs), ar ko groza Direktīvu 2009/33/EK par "tīro" un energoefektīvo autotransporta līdzekļu izmantošanas veicināšanu (Dokuments attiecas uz EEZ.) (OV L 188, 12.7.2019., 116.–130. lpp.).

⁹ Sk., piemēram, SWD(2012) 206 final, kā arī nesen Beļģijā veiktos testus. <https://magazine.vab.be/wp-content/uploads/2020/02/Roetfilter-Persdossier.pdf>.

18. Degvielas piegādātājiem un operatoriem šobrīd vajadzētu saņemt skaidru signālu, ka transportlīdzekļu degvielām jāklūst oglekļneitrālām un ka **nekavējoties plašā mērogā jāizvērs īlgspējīgas atjaunojamās un mazoglekļa degvielas**. Komisija apsvērs papildu pasākumus šo degvielu atbalstam, iespējams, paredzot minimālo īpatsvaru vai kvotas, kas tiks noteiktas, pārskatot Atjaunojamo energoresursu direktīvas pārstrādāto redakciju.
19. **Autotransporta** jomā bezemisiju risinājumi jau tiek izvērsti. Ražotāji pašlaik iegulda ievērojamus resursus ar akumulatoru darbināmos elektrotransportlīdzekļos. Šādi transportlīdzekļi tirgū ienāk aizvien biežāk, jo īpaši vieglie automobiļi, furgoni un autobusi, ko izmanto pilsētās; parādās arī kravas automobiļi un tālsatiksmes autobusi. Ražotāji iegulda resursus arī ūdeņraža degvielas elementa transportlīdzekļos, jo īpaši izmantošanai komerciālajos autoparkos, autobusus un lielas noslodzes transportā. Šīm daudzsološajām iespējām tiek sniegts atbalsts saskaņā ar ES Energosistēmas integrācijas stratēģiju¹⁰ un Ūdeņraža stratēģiju¹¹, kā arī Stratēģisko rīcības plānu akumulatoru jomā¹². Energoefektivitāte ir kritērijs, kas jāņem vērā, nākotnē izraugoties piemērotu tehnoloģiju prioritātes visā aprites ciklā. Pārkaršanu tehnoloģiskajiem risinājumiem būtu pilnībā jāatbilst CO₂ un piesārņojuma standartiem. Arī **dzelzceļa transports** būs vēl vairāk jāelektrificē; ja tas nav iespējams, būtu jāpalielina ūdeņraža izmantošana.
20. **Gaisa transporta un ūdenstransporta** jomā turpmākajās desmitgadēs gaidāmas lielākas dekarbonizācijas problēmas, jo pašreiz trūkst tirgum gatavu bezemisiju tehnoloģiju, kuģu un gaisa kuģu izstrādei nepieciešams daudz laika un tiem ir ilgi aprites cikli, nepieciešami būtiski ieguldījumi uzpildes aprīkojumā un infrastruktūrā, kā arī šajās nozarēs pastāv starptautiska mēroga konkurence. Kopš 1990. gada ES starptautiskās emisijas no kuģniecības un aviācijas ir augušas par vairāk nekā 50 %. Šajās nozarēs, kuras turklāt atgūstas no pašreizējās krīzes, ir vajadzīga steidzama rīcība. Šiem transporta veidiem jābūt prioritārai piekļuvei papildu atjaunojamajām un mazoglekļa šķidrām un gāzveida degvielām¹³, jo īstermiņā trūkst piemērotu alternatīvu spēka pārvadu. Iniciatīvas “ReFuelEU Aviation” un “FuelEU Maritime” sekmēs īlgspējīgu aviācijas un kuģniecības degvielu ražošanu un izmantošanu un risinās šo problēmu. Turklāt Komisija apsvērs iespēju izveidot Atjaunojamo un mazoglekļa degvielu vērtības ķēdes aliansi, kurā publiskās iestādes, rūpniecības nozare un pilsoniskā sabiedrība sadarbosies, lai sekmētu visdaudzsološāko degvielu piegādi un ieviešanu, papildinot darbību, kas īstenota Eiropas Tīrā ūdeņraža aliansē, un balstoties uz Eiropas Akumulatoru alianses panākumiem¹⁴.
21. Lai **uzlabotu kuģu un gaisa kuģu energoefektivitāti un mazinātu to radītās emisijas**, jāveicina vērienīgi to izstrādes un ekspluatācijas standarti. ES jāturpina cieši sadarboties ar visām starptautiskajām organizācijām, piemēram, Starptautisko Civilās aviācijas organizāciju (ICAO) un Starptautisko Jūrniecības organizāciju (SJO), saistībā ar konkrētiem pasākumiem, kuru uzdevums ir sasniegt uz zinātnei balstītos Parīzes nolīgumam atbilstošos globālo emisiju samazināšanas mērķus¹⁵. Ir nepieciešami arī būtiski centieni izstrādāt revolucionāras tehnoloģijas nolūkā laist tirgū bezemisiju kuģus un gaisa kuģus. Lai to panāktu, Savienībai būtu jāizveido rosinoša vide, tostarp īstenojot atbilstošu oglekļa cenas noteikšanas politiku, kā arī pētniecību un inovāciju, jo īpaši ar tādu partnerību palīdzību, kuras varētu ieviest saskaņā ar programmu “Apvārsnis Eiropa” (piemēram,

¹⁰ COM (2020) 299 final, “Klimatneitrālas ekonomikas dzinējspēks: ES Energosistēmas integrācijas stratēģija”.

¹¹ COM(2020) 301 final, “Ūdeņraža stratēģija klimatneitrālai Eiropai”.

¹² COM(2018) 293 final, “2. PIELIKUMS. Stratēģiskais rīcības plāns akumulatoru jomā”.

¹³ Tās varētu būt, piemēram, ūdeņraža degviela, uz ūdeņradi bāzētas sintētiskas degvielas un modernas biodegvielas. Piemēram, ūdenstransportam piemērojamie ūdeņraža drošuma standarti jāizstrādā jau agrīnā posmā, lai stimulētu uzņēmumus, kuri rīkojas pirmie, un sertifikācijas procedūrai vajadzētu būt pēc iespējas vienkāršākām, tomēr nemazinot kopējo drošuma līmeni.

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

¹⁵ ES un tās dalībvalstīm būtu jātiecas uz šo mērķi nākamajā ICAO ģenerālajā asamblejā, kas notiks 2022. gadā.

“Bezemisiju ūdentransports”, “Tīra aviācija” un “Tīrais ūdeņradis”). Turklāt efektīvāka satiksmes pārvaldība, piemēram, ar Eiropas vienotās gaisa telpas palīdzību, var nodrošināt būtiskus vidiskus ieguvumus¹⁶. Šīs aktivitātes ir svarīgi elementi **tādu pasākumu “grozā”, kas nepieciešami, lai dekarbonizētu aviācijas un kuģniecības transportu**, un globāla rīcība ir ļoti svarīga.

22. Atjaunojamo un mazoglekļa degvielu paplašinātā izvērsšana un izmantošana jāīsteno kopā ar visaptveroša **uzlādes un uzpildes infrastruktūras** tīkla izveidi, tādējādi pilnībā nodrošinot mazemisiju un bezemisiju transportlīdzekļu plašo izmantošanu visos transporta veidos. “Uzlāde un uzpilde” ir Eiropas pamatiniciatīva Atveseļošanas un noturības mehānisma¹⁷ satvarā: ir izvirzīts mērķis līdz 2025. gadam izbūvēt pusi no 1000 ūdeņraža uzpildes stacijām un vienu miljonu no trim miljoniem publiski pieejamo uzlādes punktu¹⁸, kas jāizbūvē līdz 2030. gadam. Galīgais mērķis ir izveidot blīvu, plašu tīklu, kas visiem klientiem, to skaitā lielas noslodzes transportlīdzekļu ekspluatantiem, nodrošinās vieglu piekļuvi. Komisija publicēs stratēģisku izvērsšanas plānu, kurā noteiks papildu darbību kopumu, kuru mērķis ir atbalstīt alternatīvo degvielu infrastruktūras straujo izvērsšanu, tai skaitā apgabalos, kuros vērojama pastāvīga infrastruktūras nepietiekamība. Šīs darbības ietvertu tādas ieteikumus par plānošanas un atļauju piešķiršanas procedūrām, kā arī par finansēšanu, kas izstrādāti sadarbībā ar Komisijas Ilgtspējīga transporta forumu, kurā iesaistījušies svarīgi publiskā un privātā sektora pārstāvji no visas vērtības ķēdes¹⁹.
23. Eiropai arī jāizbeidz sadarbībspējīgu uzlādes/uzpildes pakalpojumu pastāvīgā sadrumstalotība un vispārējais trūkums, kas Eiropā valda attiecībā uz visiem transporta veidiem. Saistībā ar **Direktīvas par alternatīvo degvielu infrastruktūru (AFID) gaidāmo pārskatīšanu** Komisija apsvērs iespējas noteikt saistošākus mērķrādītājus infrastruktūras izvērsšanai, kā arī papildu pasākumus, kas nodrošinātu visu ar alternatīvu degvielu darbināmo transportlīdzekļu infrastruktūras un infrastruktūras izmantošanas pakalpojumu pilnīgu sadarbībspēju. Svarīgākie veicamie uzdevumi cita starpā ir šādi: pienācīgi informēt patērētājus, lai novērstu pašreizējo cenas noteikšanas pārredzamības trūkumu, un sekmēt netraucētus pārrobežu maksājumus. Turklāt gaidāmajam būtiskajam ar akumulatoru darbināmu elektrotransportlīdzekļu un citu e-mobilitātes veidu izmantošanas pieaugumam nepieciešama vienmērīga integrācija elektrotīklā. Viedas uzlādes infrastruktūras izvērsšana palīdzēs nodrošināt elektroenerģijas sistēmas uzkrāšanas jaudu un elastību. Līdztekus AFID pārskatīšanai plānots pārskatīt Eiropas transporta tīkla (TEN-T) regulu un citus politikas instrumentus, piemēram, Atjaunojamo energoresursu direktīvas pārstrādāto redakciju un tās elektroenerģijas uzskaites mehānismu, kā arī Direktīvu par ēku energoefektivitāti, nolūkā palielināt mērķus, kas attiecas uz uzlādes punktu nodrošināšanu ēkās. Komisija nodrošinās saskaņošanu ar nepieciešamajiem ieguldījumiem tīklā saskaņā ar ES Energosistēmas integrācijas stratēģijas un Ūdeņraža stratēģijas iniciatīvām.

2. PAMATINICIATĪVA — BEZEMISIJU LIDOSTU UN OSTU IZVEIDE

24. **Ostas un lidostas** ir svarīgas starptautiskās savienojamības nodrošināšanai, Eiropas ekonomikai un reģioniem. Pārkārtojoties par bezemisiju transporta mezgliem, ilgtspējīgāko

¹⁶ Tādējādi var panākt samazinājumu līdz 10 % apmērā no gaisa transporta radītajām emisijām, turklāt gaisa satiksmes pārvaldība var palīdzēt novērst tādu aviācijas ietekmi uz klimatu, kas nav saistīta ar CO₂ emisijām.

¹⁷ COM(2020) 575 final, “2021. gada ilgtspējīgas izaugsmes stratēģija”.

¹⁸ Publiski pieejamo uzlādes punktu nepieciešamais skaits tiks detalizēti novērtēts ietekmes novērtējumā, kas papildinās Direktīvas par alternatīvo degvielu infrastruktūru pārskatīšanu.

¹⁹ Ja nepieciešams, piedalīties tiks uzaicināti citi tirgus un finanšu sektora dalībnieki. Šajā kontekstā īpaši svarīgi ir veicināt uzlādes infrastruktūras iekārtošanu privātajā un publiskajā ēku fondā, jo uzlāde pārsvarā tiek veikta mājās vai darbā. Tīks nodrošināta pilnīga saskaņošana un savstarpēja pastiprināšana ar pašreizējo Renovācijas viļņa iniciatīvu. Komisija izveidos augsta līmeņa “Uzlādes un uzpildes” ekspertu grupu, kas apstiprinās šajā procesā izdarītos konstatējumus.

lidostu un ostu ievērotajai paraugpraksi²⁰ jākļūst par jauno realitāti un jāļauj ieviest ilgtspējīgākus savienojamības veidus. Ostām un lidostām būtu jākļūst par multimodāliem mobilitātes un transporta centriem, kas savieno visus attiecīgos transporta veidus. Tas uzlabos gaisa kvalitāti vietējā mērogā, tādējādi sekmējot apkārtnes iedzīvotāju veselības uzlabošanu. Iekšzemes un jūras ostām ir liels potenciāls kļūt par jauniem tīras enerģijas centriem, kuros tiek izmantotas integrētas elektroenerģijas sistēmas, ūdeņradis un citas mazoglekļa degvielas, kā arī par atkritumu atkalizmantošanas un aprites ekonomikas izmēģinājumu poligoniem.

25. Komisija ierosinās **pasākumus, ar kuriem lidostas un ostas padara tīras**, stimulējot atjaunojamo un mazoglekļa degvielu izvēršanu un stāvēšanai novietotu kuģu un gaisa kuģu apgādi ar atjaunojamo energoresursu enerģiju, nevis fosilo enerģiju, stimulējot jaunu, tīrāku un klusāku gaisa kuģu un kuģu izstrādi un izmantošanu, pārskatot lidostu maksas, zaļinot zemes satiksmi lidostās, kā arī ostu pakalpojumus un darbības, optimizējot pietāšanu ostā un plašāk izmantojot viedu satiksmes pārvaldību. Komisija arī īsteno pasākumus, kas ieteikti Eiropas Savienības Aviācijas drošības aģentūras (EASA) ziņojumā saistībā ar atjaunināto analīzi par tādu aviācijas ietekmi uz klimatu, kas nav saistīta ar CO₂ emisijām.²¹

26. Jāpalielina **publiskie un privātie ieguldījumi** vietējā mēroga atjaunojamo energoresursu enerģijas ražošanā, ilgtspējīgākā multimodālā piekļuvē un aviācijas un ūdenstransporta flotes atjaunošanā²². Daži no šiem ieguldījumiem gūtu labumu no tādu atbilstošu ilgtspējīgu taksonomijas kritēriju izveides, kuri aptver katra transporta veida specifiku, arī pārkārtojoties uz bezemisiju režīmu. Paredzams, ka arī pārskatītā aizdevumu politika, par ko lems Eiropas Investīciju banka (EIB), var būt noderīga.

27. Sinerģijā ar kuģu alternatīvo degvielu izvēršanu būtu jāīsteno centieni, kuri saistīti ar nulles piesārņojuma stratēģiju un kuru mērķis ir ievērojami samazināt nozares radīto plašāko vidisko pēdu. Prioritātei vajadzētu būt plašu **emisijas kontroles zonu** ieviešanai visos ES ūdeņos ar galīgo mērķi nodrošināt nulles gaisa un ūdens piesārņojumu no kuģiem jūras baseinos, piekrastes zonās un ostās. Konkrētāk, Komisija vada centienus, kas aptver Vidusjūru, un plāno sākt līdzīgu darbu saistībā ar Melno jūru. Turklāt, lai noteiktu iespējamās tiesību aktu stiprināšanas pasākumus, t. i., vēl vairāk veicinātu drošu un ilgtspējīgu kuģu pārstrādes praksi, tiks pārskatīti ES tiesību akti par kuģu pārstrādi²³.

Starpposma mērķrādītāji²⁴ — pašreizējās atkarības no fosilajām degvielām samazināšana

- 1) Līdz 2030. gadam ekspluatācijā būs vismaz 30 miljoni bezemisiju vieglo automobiļu un 80 000 bezemisiju kravas automobiļu.
- 2) Līdz 2050. gadam gandrīz visi viegļie automobiļi, furgoni, autobusi, kā arī jauni lielas noslodzes transportlīdzekļi būs bezemisiju.
- 3) Bezemisiju okeāna kuģi un lieli bezemisiju gaisa kuģi būs gatavi tirgum līdz attiecīgi 2030. un 2035. gadam.

²⁰ Piemēram, iniciatīva “EcoPorts” vai “Airport Carbon Accreditation”, kuras izstrādājusi attiecīgi Eiropas Jūras ostu organizācija (ESPO) un ACI EUROPE.

²¹ Sk. COM(2020) 747 final, “Atjaunināta analīze par tādu aviācijas ietekmi uz klimatu, kas nav saistīta ar CO₂ emisijām, un potenciālajiem rīcībpolitiskajiem pasākumiem saskaņā ar ES emisijas kvotu tirdzniecības sistēmas direktīvas 30. panta 4. punktu”.

²² Piemēram, jaunākā gaisa kuģu paaudze, kas jau pieejama, mazina CO₂ emisijas par 20–25 %, kā arī trokšņa pēdu.

²³ Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (ES) Nr. 1257/2013 (2013. gada 20. novembris) par kuģu pārstrādi un ar ko groza Regulu (EK) Nr. 1013/2006 un Direktīvu 2009/16/EK (OV L 330, 10.12.2013., 1. lpp.).

²⁴ Ņemot vērā arī pievienotajā dienestu darba dokumentā izklāstīto analīzi, šie starpposma mērķrādītāji ir paredzēti, lai iezīmētu Eiropas transporta sistēmas virzību uz nosprausto mērķu sasniegšanu ilgtspējīgas, viedas un noturīgas mobilitātes jomā, tādējādi arī norādot to, cik vērienīgai jābūt nākotnes politikai.

2.2 Jānodrošina ilgtspējīgu alternatīvu plaša pieejamība, kas ļautu sekmīgāk izvēlēties transporta veidu

28. Mūsu pieejas otrais pīlārs paredz, ka **ilgtspējīgas alternatīvas tagad jādara plaši pieejamas** pilnībā integrētā vienlaidu multimodālas mobilitātes sistēmā. ES nevar paļauties uz tehnoloģiskajiem risinājumiem vien: lai iegrožotu klimata pārmaiņas un mazinātu piesārņojumu, nepieciešama tūlītēja rīcība, kuras mērķis ir pielāgot mobilitātes sistēmu. Multimodalitāte izmanto dažādu transporta veidu priekšrocības, piemēram, ērtumu, ātrumu, izmaksas, uzticamību, paredzamību, un, apvienojot tās, var piedāvāt personām un precēm paredzētus efektīvākus transporta risinājumus. Covid-19 pandēmija ir pierādījusi, ka plašāka multimodalitāte ir arī ļoti svarīga transporta sistēmas noturības uzlabošanai un ka sabiedrība ir gatava pieņemt ilgtspējīgus alternatīvus ceļošanas veidus.
29. **Cilvēki vēlas pāriet uz ilgtspējīgākiem transporta veidiem**, jo īpaši ikdienā, un galvenie pārejas nosacījumi ir izmaksas²⁵, pieejamība un ātrums. ES jāpalīdz radīt atbilstošus apstākļus drošu, konkurētspējīgu un cenas ziņā pieejamu ilgtspējīgu alternatīvu plašākai izmantošanai. Ja ir ieviestas piemērotas alternatīvas, kurām raksturīgas konkurētspējīgas cenas, pārvadājumu biežums un komforta līmenis, cilvēki izvēlas ilgtspējīgāko veidu²⁶.
30. Vienlaikus **mainās arī mobilitātes tendences un patērētāju uzvedība**. Šīs izmaiņas veicina Covid-19 pandēmija, kā arī lielā mērā sekmē digitālie risinājumi. Tāldarbs, videokonferences, elektroniskā komercija, kopīgotas un sadarbīgas mobilitātes pakalpojumu izmantošana veicina mobilitātes pārveidi.

3. PAMATINICIATĪVA — ILGTSPĒJĪGĀKAS UN VESELĪGĀKAS STARPPILSĒTU UN PILSĒTU MOBILITĀTES NODROŠINĀŠANA

31. Lai transporta nozari pārveidotu par patiesi multimodālu sistēmu, kas nodrošina ilgtspējīgas un viedas mobilitātes pakalpojumus, nepieciešama izlēmīga rīcība. Lai to panāktu, Eiropai būtu jāizveido kvalitatīvs transporta tīkls, kurā ātrgaitas dzelzceļš nodrošina pārvadājumus tuvos attālumos un tīras aviācijas pārvadājumu pakalpojumi labāk aptver tālsatiksmes maršrutus. Komisija strādās, lai radītu veicinošus nosacījumus, saskaņā ar kuriem transporta operatori ne vēlāk kā 2030. gadā varētu piedāvāt ceļotājiem oglekļneitrālas iespējas regulāriem kolektīvajiem braucieniem ne vairāk kā 500 km attālumā ES teritorijā. Komisija 2021.–2022. gadā pārskatīs attiecīgos ES tiesību aktus un centīsies īstenot šo uzstādījumu. Aviosabiedrībām, ievērojot konkurences tiesību aktus, būtu jāpārdod aizvien vairāk multimodālu pārvadājumu biļešu. Ieguldījumi būtu jāvirza nepieciešamās *TEN-T* infrastruktūras modernizēšanai nolūkā nodrošināt pāreju uz ilgtspējīgākiem satiksmes savienojumiem. Tiks veikti pasākumi, kuru mērķis ir izveidot vispārēju transporta sistēmu, kurā ES ieguldījumi, valsts atbalsts, jaudas sadales noteikumi un sabiedrisko pakalpojumu saistības ir vērstas uz mobilitātes vajadzību apmierināšanu un dažādu multimodālu iespēju stimulēšanu.
32. **Eiropas Dzelzceļa gads (2021. gads) ir izcila iespēja dalībvalstīm, Komisijai un dzelzceļa nozarei sekmēt Eiropas mēroga savienojumus**. Ceturtās dzelzceļa tiesību aktu paketes īstenošana un dzelzceļa tirgu atvēršana konkurencei gādās par to, ka dzelzceļa operatori labāk reaģēs uz klientu vajadzībām un uzlabos pakalpojumu kvalitāti un izmaksu lietderību. Saskaņots ES mēroga ritekļu apstiprinājums arī samazinās pārrobežu vilcienu izmaksas. *TEN-T* izveide, ietverot ātrgaitas līnijas, nodrošinās labākus savienojumus galvenajos

²⁵ Eiroparometra speciālaptauja Nr. 495 parādīja, ka vairums vieglo automobiļu lietotāju ir gatavi ikdienas mobilitātes vajadzībām pāriet uz videi nekaitīgākiem transporta veidiem. Alternatīva, kas ir tikpat ātra vai līdzīga cenas ziņā, respondentiem palīdzētu izvēlēties videi nekaitīgāku risinājumu tālākiem braucieniem.

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

²⁶ Piemēram, kopš ātrgaitas dzelzceļa līnijas Barselona–Madride atklāšanas gaisa un dzelzceļa transporta veidu sadalījums ir mainījies no 85 % (lidmašīnas) / 15 % (vilcieni) 2008. gadā uz 38 % (gaisa transports) / 62 % (dzelzceļa transports) 2016. gadā.

koridoros. Pasažieru izpratnes uzlabošana par viņu tiesībām un maršruta informācijas nediskriminējoša sniegšana, tai skaitā tranzīta biļešu piedāvājumi, vēl vairāk sekmēs dzelzceļa spēju piesaistīt klientus.

33. Komisija 2021. gadā piedāvās **rīcības plānu, kura mērķis būs sekmēt tālsatiksmes un pārrobežu dzelzceļa pasažieru pārvadājumu pakalpojumus**. Šā plāna pamatā būs dalībvalstu centieni svarīgus savienojumus starp pilsētām padarīt ātrākus, šādā nolūkā veiksmīgāk pārvaldot jaudu, saskaņojot kustības grafikus, koplietojot ritošo sastāvu un mērķorientēti uzlabojot infrastruktūru, lai sekmētu jaunus pārvadājumu pakalpojumus, tostarp nakts vilcienus. Šim mērķim paredzētām platformām vai citām organizatoriskām struktūrām vajadzētu būt pieejamām visām dalībvalstīm. Būtu jāatbalsta izmēģinājuma pakalpojumi dažos maršrutos, iesaistot visas ieinteresētās personas, un, apvienojot publiskus pakalpojumu līgumus un atvērtās piekļuves pakalpojumus, varētu testēt dažādus modeļus, kas paredz jaunus savienojumus un pakalpojumus, izvirzot mērķi līdz 2030. gadam sekmēt 15 izmēģinājuma pakalpojumus.
34. Vienotā Eiropas dzelzceļa telpa ir jāuzlabo, un Komisija apsvērs **dzelzceļa tirgus paplašināšanas pasākumus**²⁷, pievērsoties dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumu vajadzībām pēc piekļuves kvalitatīvai jaudai, kas maksimāli optimizē dzelzceļa infrastruktūras izmantošanu. **Pārrobežu biļešu izmantošanai un iegādei būtu jāklūst vienkāršāka**. Sākot ar 2021. gadu, Komisija piedāvās regulatīvus pasākumus, ar kuru palīdzību būs iespējams nodrošināt inovatīvas un elastīgas biļetes, kas izmantojamas vairākos transporta veidos un sniedz pasažieriem reālas iespējas ceļot “no durvīm līdz durvīm”.
35. Kā noteikts 2030. gada klimata mērķrādītāja plānā, kolektīvā transporta, kājāmiešanas un riteņbraukšanas īpatsvara palielinājums un automatizēta, satīklota un multimodāla mobilitāte ievērojami samazinās transporta radīto piesārņojumu un sastrēgumus, it sevišķi pilsētās, un uzlabos cilvēku veselību un labklājību. **Pārkārtojoties uz lielāku ilgtspēju, pilsētas ir izvirzījušās vadībā, un tām šīs vadošās pozīcijas arī būtu jā saglabā**. Komisija ciešāk sadarbosies ar pilsētām un dalībvalstīm, lai nodrošinātu, ka visas lielās un vidējās pilsētas, kas ir *TEN-T* tīkla pilsētu mezgli, līdz 2030. gadam ievieš savus ilgtspējīgas pilsētas mobilitātes plānus. Šiem plāniem būtu jāietver jauni mērķi, piemēram, panākt nulles emisijas un to, lai nebūtu neviena satiksmes negadījums bojāgājušā. Aktīvā transporta veidi, piemēram, riteņbraukšana, ir piedzīvojuši izaugsmi; pilsētas ziņo, ka izveidota papildu riteņbraukšanas infrastruktūra vairāk nekā 2300 km garumā. Šim skaitlim nākamajā desmitgadē būtu jādivkāršojas, panākot drošu veloceliņu izveidi 5000 km garumā. Komisija arī apsver iespēju izstrādāt misiju klimatneitrālu un viedu pilsētu jomā²⁸; tā būtu stratēģiska prioritāte kopīgai rīcībai ar mērķi līdz 2030. gadam panākt dekarbonizāciju daudzās Eiropas pilsētās.
36. Pilsētās un piepilsētās ļoti svarīga ir vienlaidu multimodalitāte, kuru sekmē digitāli risinājumi. Pieaugošais spiediens uz pasažieru pārvadājumu sistēmām ir veicinājis **jaunu un inovatīvu risinājumu pieprasījumu**, un dažādi transporta pakalpojumi tiek integrēti pakalpojumā, kas pieejams pēc pieprasījuma, ievērojot koncepciju “mobilitāte kā pakalpojums” (*MaaS*). Daudzās pilsētās arī vērojama pāreja uz kopīgotas un sadarbīgas mobilitātes pakalpojumiem (koplietoti vieglie automobiļi, velosipēdi, kopbraukšana un citi mikromobilitātes veidi), kurus sekmē starpniekplatformu parādīšanās, tādējādi ļaujot samazināt transportlīdzekļu skaitu ikdienas satiksmē.

²⁷ Konkrētāk, Komisija novērtēs Regulas (ES) Nr. 913/2010 mijiedarbību ar Direktīvu 2012/34/ES, Regulu (ES) Nr. 1315/2013 un Direktīvu 92/106/EEK.

²⁸ Eiropas pētniecības un inovācijas misiju mērķis būs rast risinājumus dažām no būtiskākajām pasaules problēmām. Tās ir būtiska daļa no pamatprogrammas “Apvērsmis Eiropa”, kuras īstenošana sāksies 2021. gadā.
https://ec.europa.eu/info/horizon-europe/missions-horizon-europe/climate-neutral-and-smart-cities_en.

37. Iedzīvotāji vēlas tīrāku gaisu, mazāk trokšņu un sastrēgumu, kā arī to, lai uz pilsētu ielām neviens neietu bojā satiksmes negadījumos, un ES un dalībvalstīm šīs cerības ir jāpiepilda. Pārskatot tiesību aktu kopumu par mobilitāti pilsētās, lai popularizētu un atbalstītu šos ilgtspējīgos un veselīgos transporta veidus, Komisija palīdzēs **uzlabot spēkā esošo Eiropas tiesisko regulējumu par mobilitāti pilsētās**. Lai svārstmigrantiem nodrošinātu ilgtspējīgas mobilitātes iespējas, nepieciešami skaidrāki norādījumi par mobilitātes pārvaldību vietējā un reģionālā līmenī, tostarp par labāku pilsētplānošanu un par savienojamību ar lauku apvidiem un piepilsētām. Eiropas politikai un finansiālajam atbalstam būtu arī jāatpoguļo pilsētu mobilitātes nozīmīgums *TEN-T* vispārējā darbībā, paredzot noteikumus par pirmās/pēdējās jūdzes risinājumiem, kas ietver multimodālas mobilitātes centrus, stāvparkus un drošu kājāmiešanas un riteņbraukšanas infrastruktūru.
38. Komisija pētīs, kā nodrošināt, lai pasažieru transports pēc pieprasījuma (taksometri un transportlīdzekļu noma ar vadītāju) varētu kļūt ilgtspējīgāks un nodrošināt iedzīvotājiem efektīvus pakalpojumus, vienlaikus saglabājot vienotā tirgus stabilu darbību un novēršot sociālās un drošības problēmas. Komisija arī **palīdzēs pilsētām modernizēt politikas instrumentu klāstu**, tai skaitā tādās jomās kā mikromobilitāte, bezemisiju transportlīdzekļu, tostarp autobusu un prāmju, iepirkuma atbalsts²⁹ un saistītā infrastruktūra. Plašāka informācija par mazemisiju un bezemisiju zonām un vienots marķējums, kā arī transportlīdzekļiem piemērojami digitālie risinājumi var palīdzēt saglabāt vienotā tirgus sekmīgu darbību un atvieglot pamatbrīvību izmantošanu.

4. PAMATINICIATĪVA — KRAVU PĀRVADĀJUMU ZAĻINĀŠANA

39. Eiropas zaļā kursa satvarā pausts aicinājums būtisku daļu no 75 % iekšzemes kravu, kas patlaban tiek pārvadātas pa autoceļiem, **pārvirzīt uz dzelzceļu un iekšzemes ūdensceļiem. Tuvsatiksmes kuģošana** un efektīvi bezemisiju transportlīdzekļi arī var sekmēt kravu pārvadājumu zaļināšanu Eiropā. Tādēļ steidzami jārikojas, jo līdz šim panāktais progress ir ierobežots: piemēram, dzelzceļa kravu pārvadājumu īpatsvars iekšzemes pārvadājumos līdz 2018. gadam bija sarucis līdz 17,9 %³⁰ (2011. gadā tas bija 18,3 %).
40. Lai atbalstītu kravu pārvadājumu zaļināšanu Eiropā, **spēkā esošais regulējums, kas attiecas uz intermodālajiem pārvadājumiem, būtiski jāuzlabo** un jāpārveido par iedarbīgu rīku. Būtu jāapsver iespējas pārskatīt tiesisko regulējumu, piemēram, Kombinēto pārvadājumu direktīvu, kā arī ieviest ekonomiskus stimulus pārvadājumu un infrastruktūras jomā. Stimulējošiem mehānismiem vajadzētu būt balstītiem uz objektīvu snieguma uzraudzību, ko veic saskaņā ar Eiropas regulējumu par transporta un loģistikas radīto emisiju mērīšanu.
41. **Multimodālai loģistikai jābūt daļai no šīs pārveides** gan pilsētās, gan ārpus tām. E-komercijas izaugsme ir ievērojami mainījusi patēriņa modeļus, taču jāņem vērā miljoniem piegāžu ārējās izmaksas, tostarp jāsamazina tukšbraucieni un nevajadzīgi braucieni. Tāpēc ilgtspējīgas pilsētu mobilitātes plānošanā būtu jāiekļauj arī kravu pārvadājumu dimensija, tālab sagatavojot īpašus ilgtspējīgas pilsētu loģistikas plānus. Ar šiem plāniem tiks paātrināta jau pieejamo bezemisiju risinājumu izvēršana, ietverot kravas velosipēdus, automatizētas piegādes un dronus (bezpilota gaisa kuģus), kā arī iekšzemes ūdensceļu veiksmīgāka izmantošana pilsētās.

²⁹ Piemēram, Komisijas iniciatīvas “Lielie pircēji — klimats un videi” galvenais mērķis ir uzlabot stratēģiskā publiskā iepirkuma apguvi Eiropā, nodrošinot partnerību starp lieliem publiskiem pircējiem, piemēram, pilsētām, reģioniem, slimnīcām, centralizēto iepirkumu struktūrām, sabiedrisko pakalpojumu sniedzējiem utt., kuru darbs saistīts ar konkrētiem projektiem un līdzīgām problēmām. Šo mērķi sasniedz, veicinot lielo pircēju sadarbību stratēģiskajā publiskajā iepirkumā nolūkā sekmēt inovatīvu preču, pakalpojumu un būvdarbu tirgu.

³⁰ Aptuveni puse no kopējiem dzelzceļa kravu pārvadājumiem tika veikta uz citām valstīm. Tādējādi dzelzceļa kravu pārvadājumu jomā Eiropas dimensija ir daudz būtiskāka, un daudz izteiktāk ir jūtams savstarpējas izmantojamības un sadarbības trūkums starp valstu dzelzceļa tīkliem, un tas var ietekmēt konkurētspēju. Kravas, kas parasti tika pārvadātas pa dzelzceļu, piemēram, izejvielas, ir piedzīvojušas ievērojamu industriālo pārveidi, un aizvien plašāk tiek pārvadātas “tieši laikā” piegādājamas preces ar augstāku vērtību, kurām nepieciešami citādi pakalpojumi.

42. **Pārkraušanas infrastruktūras** un jo īpaši iekšzemes multimodālo termināļu **trūkums** atsevišķās Eiropas daļās ir izteikts, un tā novēršana būtu jāuzskata par augstāko prioritāti. Multimodālās infrastruktūras trūkstošie savienojumi būtu jāveido. Turklāt ar uzlabotām pārkraušanas tehnoloģijām transporta sistēmai kopumā būtu jādarbojas efektīvāk. ES ir nepieciešama multimodāla datu apmaiņa, kā arī viedas satiksmes pārvaldības sistēmas visiem transporta veidiem. Visbeidzot, visi kravu pārvadājumos izmantojamie transporta veidi jāapvieno, izmantojot multimodālus termināļus, un Komisija īsteno iniciatīvas, kuru mērķis ir ES finansējumu un citas rīcībpolitikas, to skaitā pētniecības un inovācijas atbalstu, virzīt uz šo problēmu sekmīgāku risināšanu, vienlaikus pilnībā ievērojot Savienības starptautiskās saistības. Šo mērķi palīdzēs sasniegt arī tādu valsts atbalsta noteikumu pārskatīšana, kas attiecas uz dzelzceļiem un jau paredz elastīgu multimodalitātes publiskas finansēšanas regulējumu.
43. Pēdējos gados inovatīvi uzņēmumi ir apliecinājuši, ka dzelzceļa kravu pārvadājumi var būt uzticami un klientus piesaistoši. Tomēr sniegumam joprojām traucē daudzi vietējie noteikumi un tehniskie šķēršļi. **Dzelzceļa kravu pārvadājumi ievērojami jāveicina**, palielinot jaudu, stiprinot dzelzceļa infrastruktūras pārvaldītāju pārrobežu koordināciju un sadarbību, kopumā labāk pārvaldot dzelzceļa tīklu un izvēršot jaunas tehnoloģijas, piemēram, digitālo sakabi un automatizāciju. Komisija ierosinās pārskatīt regulas, ar ko reglamentē dzelzceļa kravas pārvadājumu koridorus un *TEN-T* pamattīkla koridorus. Šo koridoru integrācija Eiropas transporta koridoros, pievēršanās “ātrajiem ieguvumiem”, piemēram, tādiem kā vilciena garums, ritošā sastāva gabarīts un uzlaboti ekspluatācijas noteikumi, kā arī svarīgu trūkstošo savienojumu izveides pabeigšana un pamattīkla pielāgošana, nodrošinot pilnīgu kravu pārvadājumu spēju, stiprinās intermodālo pārvadājumu sekmēšanai veikto darbību infrastruktūras dimensiju. Komisija ierosinās uzlabot noteikumus par dzelzceļa jaudas sadali saskaņā ar pašreiz īstenoto projektu par kustības grafiku pārveidošanu, tādējādi nodrošinot papildu elastību vilcienu ceļu iedalīšanā. Tādu Eiropas noteikumu īstenošana, kas attiecas uz dzelzceļa radīto troksni, palīdzēs novērst ar to saistītās problēmas.
44. Tāpat, lai gan secīgas rīcības programmas³¹ ir palīdzējušas **iekšzemes ūdensceļu transportam** kopumā saglabāt savu īpatsvaru³², nepieciešamas darbības, ar kuru palīdzību šo sasniegumu saglabāt, kā arī ilgtspējīgi pielietot neizmantoto potenciālu, gan *TEN-T* koridoros, gan tajās iekšpilsētās, kur iekšzemes ūdensceļi var zaļināt pilsētas loģistikas pēdējo jūdzi. Komisija iesniegs programmu *NAIADES III*, kuras mērķis ir izmantot šo potenciālu, pievēršoties galvenajām problēmām, piemēram, nepieciešamībai atjaunot baržu flotes un uzlabot finansējuma pieejamību, vienlaikus nodrošinot vides politikas, jo īpaši Ūdens pamatdirektīvas un Dzīvotņu direktīvas, pilnīgu ievērošanu.
45. Turklāt *TEN-T* atbalsts jūras maģistrālēm ir palīdzējis pārvadāt vairāk kravas ilgtspējīgā veidā, īstenojot **tuvsatiksmes kuģošanu**. ES tagad jāvada, rādot priekšzīmi, un jāpadara Eiropas jūras teritorijas ilgtspējīgas, viedas un noturīgas.

Starpposma mērķrādītāji³³ — ilgtspējīgāku transporta veidu plašāka izmantošana

4) Regulārajiem kolektīvajiem braucieniem ne vairāk kā 500 km attālumā līdz 2030. gadam ES vajadzētu kļūt oglekļneitrāliem.

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

³² Laikposmā no 2005. gada līdz 2017. gadam iekšzemes ūdensceļu pārvadājumu apjoms pieauga par 6 %.

³³ Ņemot vērā arī pievienotajā dienestu darba dokumentā izklāstīto analīzi, šie starpposma mērķrādītāji ir paredzēti, lai iezīmētu Eiropas transporta sistēmas virzību uz nosprausto mērķu sasniegšanu ilgtspējīgas, viedas un noturīgas mobilitātes jomā, tādējādi arī norādot to, cik vērienīgai jābūt nākotnes politikai.

- 5) *Ātrgaitas dzelzceļa satiksmes apjoms līdz 2030. gadam divkāršosies, bet līdz 2050. gadam — trīskāršosies*³⁴.
- 6) *Līdz 2030. gadam Eiropā būs vismaz 100 klimatneitrālas pilsētas.*
- 7) *Dzelzceļa kravu pārvadājumu apjoms līdz 2030. gadam pieaugs par 50 %, bet līdz 2050. gadam — divkāršosies*³⁵.
- 8) *Iekšzemes ūdensceļu pārvadājumu un tuvsatiksmes kuģošanas pārvadājumu apjoms līdz 2030. gadam pieaugs par 25 %, bet līdz 2050. gadam — par 50 %*³⁶.

2.3 Jāievieš pareizie stimuli, kas sekmētu pārkārtošanos uz bezemisiju mobilitāti

46. Mūsu pieejas trešais pīlārs paredz, ka **jāstiprina transporta lietotājiem paredzēti stimuli, kas palīdz izdarīt ilgtspējīgāku izvēli**. Šie stimuli galvenokārt ir saistīti ar ekonomiku, proti, oglekļa cenas noteikšana, nodokļu uzlikšana un infrastruktūras lietošanas maksas noteikšana, taču tie būtu jāpapildina ar plašākas informācijas sniegšanu lietotājiem.

5. PAMATINICIATĪVA — OGLEKĻA CENAS NOTEIKŠANA UN LABĀKI STIMULI LIETOTĀJIEM

47. Neraugoties uz ilgstošu politisku apņemšanos nodrošināt taisnīgu un efektīvu cenas noteikšanu transporta jomā, progress ir neliels. **Princips “piesārņotājs maksā” un “lietotājs maksā”** nekavējoties jāīsteno attiecībā uz visiem transporta veidiem. Katru gadu to ar vidi saistītās ārējās izmaksas vien³⁷ veido 388 miljardus EUR. Internalizējot šīs ārējās izmaksas, pilnās izmaksas segs transporta lietotāji, nevis citi sabiedrības locekļi, un tas aizsāks virzību uz ilgtspējīgākiem transporta veidiem ar zemākām ārējām izmaksām. **Tādējādi Komisija centīsies nodrošināt visaptverošu pasākumu kopumu, kura mērķis ir garantēt taisnīgu un efektīvu cenas noteikšanu attiecībā uz visiem transporta veidiem.** Emisiju tirdzniecība, infrastruktūras lietošanas maksas noteikšana, enerģētikas un transportlīdzekļu nodokļi jāapvieno, lai nodrošinātu savstarpēji saderīgu, papildinošu un saskaņotu politiku.

48. Konkrētāk, **ES ETS ir vissvarīgākais oglekļa cenas noteikšanas instruments** CO₂ emisiju izmaksu internalizēšanai. Komisija ierosinās attiecināt ES emisijas kvotu tirdzniecības sistēmu (ES ETS) arī uz jūras transporta nozari. Attiecībā uz aviāciju tiks sagatavots priekšlikums pārskatīt ES ETS direktīvu, proti, samazināt ETS kvotas, kas bez maksas piešķirtas aviosabiedrībām. Kā jau paziņots Eiropas zaļajā kursā, sistēmas turpmākā paplašināšana varētu ietvert autotransporta radītās emisijas, un tiek gatavots ietekmes novērtējums. Lai vēl vairāk samazinātu emisijas, ES ETS ieņēmumus var ieguldīt ES pētniecībā un inovācijā. 2021. gadā pārskatot ETS direktīvu, Komisija arī ierosinās īstenot Starptautiskās Civilās aviācijas organizācijas (ICAO) Starptautiskās civilās aviācijas radīto oglekļa emisiju kompensēšanas un samazināšanas shēmu³⁸ (CORSIA). ES centīsies SJO virzīt sarunas par tirgus instrumentiem kā vidēja termiņa pasākumu, kura mērķis ir īstenot siltumnīcefekta gāzu samazināšanas stratēģiju.

³⁴ Salīdzinot ar 2015. gadu.

³⁵ Salīdzinot ar 2015. gadu.

³⁶ Salīdzinot ar 2015. gadu.

³⁷ Pētījums “Sustainable Transport Infrastructure Charging and Internalisation of Transport Externalities” (2019. gada jūnijs) aptvēra tiešās CO₂ un gaisa piesārņotāju emisijas, netiešās CO₂ un gaisa piesārņotāju emisijas, ko rada enerģijas ražošana, gaisa piesārņojumu, pārmērīgu troksni un kaitējumu dzīvotnēm. Nozarē iekasēto kopējo nodokļu un maksu aplēstais apjoms ir vismaz 340 miljardi EUR. Saskaņā ar pētījumu ar sastrēgumiem saistītās kavējumu izmaksas veido papildu 228 miljardus EUR. Ārējās izmaksas saistībā ar avārijām uz ceļa tika lēstas 250 miljardu EUR apmērā. Pētījumā aplēstās kopējās infrastruktūras izmaksas — 256 miljardi EUR. Saistībā ar ostām un lidostām kopējie nodokļi un infrastruktūras izmaksas attiecas tikai uz galvenajām ostām un lidostām. Visi dati attiecas uz ES27.

Avots: pētījums “Sustainable Transport Infrastructure Charging and Internalisation of Transport Externalities” (2019. gada jūnijs). https://ec.europa.eu/transport/themes/sustainable/internalisation-transport-external-costs_en.

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

49. **Fosilo degvielu subsidēšana būtu jāizbeidz.** Pārskatot Enerģijas nodokļu direktīvu, Komisijas mērķis būs nodokļu uzlikšanu energoproduktiem un elektroenerģijai saskaņot ar ES enerģētikas un klimata politiku. Aktuālā ietekmes novērtējuma ietvaros tā rūpīgi izskata pašreizējos atbrīvojumus no nodokļiem, tostarp aviācijas un kuģniecības degvielām, un 2021. gadā iesniegs priekšlikumu par to, kā vislabāk novērst nepilnības. Nodokļu uzlikšana dažādu degvielu enerģijas saturam būtu labāk jāsaņem, bet ilgtspējīgu transporta degvielu izmantošana — labāk jāstimulē.
50. **Jāpanāk būtisks progress iedarbīgas infrastruktūras lietošanas maksas noteikšanā,** jo īpaši autotransporta jomā. Tas ir būtiski, lai internalizētu infrastruktūras bojājumu izmaksas, taču ir svarīgi arī novērst sabiedrībai radītās piesārņojuma un sastrēgumu izmaksas. Komisija stingri mudina Eiropas Parlamentu un Padomi rīkoties saskaņā ar Komisijas priekšlikumu grozīt “Eiropas” direktīvu, izpildot Eiropas zaļā kursa mērķus. Vieda, uz attālumu balstīta ceļu lietošanas maksas noteikšana, piemērojot atšķirīgas likmes atkarībā no transportlīdzekļa veida un izmantošanas laika, ir iedarbīgs rīks, kas stimulē ilgtspējīgu un saimnieciski efektīvu izvēli, pārvalda satiksmi un mazina sastrēgumus.
51. Pašreiz vidisko pēdu pienācīgi neapsver ne privātpersonas, kas plāno ceļojumu, ne nosūtītāji / loģistikas operatori, kuri organizē piegādi. Šāda situācija daļēji rodas tāpēc, ka tiem nav sniegta **pareizā informācija**, tai skaitā par pieejamajām alternatīvām. **Būtu skaidri jānorāda visilgtspējīgākā izvēle.** Ja būs pieejama atbilstoša informācija par vidisko pēdu un patērētājiem būs sistemātiskāka iespēja brīvprātīgi kompensēt braucienus, patērētājiem un uzņēmumiem būs iespēja pieņemt ilgtspējīgākus lēmumus par piegādi un transportu.
52. Tādēļ Komisija plāno, balstoties uz globāliem standartiem, izveidot **Eiropas mēroga regulējumu transporta un loģistikas radīto siltumnīcefekta gāzu emisiju saskaņotai mērīšanai**; šis regulējums pēcāk varētu tikt izmantots, lai uzņēmumiem un galalietotājiem sniegtu aplēses par to izvēles rezultātā radīto oglekļa pēdu un palielinātu galalietotāju un patērētāju pieprasījumu pēc ilgtspējīgākiem transporta un mobilitātes risinājumiem, vienlaikus novēršot zaļmaldināšanu. Informācijas iegūšana par konkrēta brauciena oglekļa pēdu varētu kļūt par jaunām pasažieru tiesībām, un šādā gadījumā tās būtu jāattiecina uz visiem transporta veidiem.
53. Mūsu spēja samazināt ietekmi uz vidi lielā mērā ir atkarīga no mūsu izvēles. **Eiropas Klimata pakts** parādīs un atbalstīs daudzās iedzīvotāju iespējas pārvietoties efektīvi un tā, lai šī pārvietošanās būtu veselīgāka un radītu mazāk piesārņojuma. Tam būs liela nozīme izpratnes veidošanā par bezemisiju mobilitāti, tas sekmēs virzību uz bezemisiju mobilitāti, kā arī aicinās rīkoties uzņēmumu un pilsētu mobilitātes zaļināšanas stratēģiju satvarā.

Starpposma mērķrādītāji³⁹ — transporta ārējo izmaksu internalizācija, tostarp ar ES ETS

9) Līdz 2030. gadam dzelzceļa un ūdensceļu intermodālie pārvadājumi ES varēs līdzvērtīgi konkurēt ar autotransportu⁴⁰.

10) Ne vēlāk kā 2050. gadā visas transporta ārējās izmaksas ES segs transporta lietotāji.

³⁹ Ņemot vērā arī pievienotajā dienestu darba dokumentā izklāstīto analīzi, šie starpposma mērķrādītāji ir paredzēti, lai iezīmētu Eiropas transporta sistēmas virzību uz nosprausto mērķu sasniegšanu ilgtspējīgas, viedas un noturīgas mobilitātes jomā, tādējādi arī norādot to, cik vērienīgai jābūt nākotnes politikai.

⁴⁰ Internalizētu ārējo izmaksu īpatsvara ziņā.

3 VIEDĀ MOBILITĀTE — DROŠAS UN EFEKTĪVAS VIENLAIDU SAVIENOJAMĪBAS NODROŠINĀŠANA

54. Iedzīvotājiem visā brauciena laikā būtu jānodrošina vienlaidu multimodāla pieredze, piedāvājot iespēju izvēlēties no ilgtspējīgas mobilitātes risinājumu klāsta, ko arvien vairāk ietekmē digitalizācija un automatizācija. Tā kā nākotnē pasažieru un kravu pārvadājumu mobilitātes attīstību noteiks inovācija, būtu jānodrošina atbilstošs satvars un veicinoši faktori, kas atvieglotu šo pārkārtošanos, kura var ievērojami uzlabot transporta sistēmas efektivitāti un ilgtspēju.
55. Lai pārkārtošanās būtu sekmīga, svarīgs ir sabiedrības atbalsts un sociālā atzīšana, tāpēc ar pārkārtošanās īstenošanu saistītajā darbā tiks pilnībā ievērotas Eiropas vērtības, tostarp ētiskie standarti, līdztiesība, noteikumi par datu aizsardzību un privātumu, un šīs vērtības veidos šā darba pamatu, turklāt viena no galvenajām prioritātēm būs kibernetika.

6. PAMATINICIATĪVA — SATĪKLOTAS UN AUTOMATIZĒTAS MULTIMODĀLĀS MOBILITĀTES PADARĪŠANA PAR REALITĀTI

56. **ES ir jāizmanto visas viedo digitālo risinājumu un intelektisko transporta sistēmu (ITS) priekšrocības.** Satīklotas un automatizētas sistēmas piedāvā milzīgas iespējas būtiski uzlabot visas transporta sistēmas darbību un sekmēt ilgtspējas un drošuma mērķu sasniegšanu. Darbības būs vērstas uz to, lai sekmētu transporta veidu integrēšanu funkcionējošā multimodālā sistēmā.
57. Eiropai ir jāizmanto iespējas, ko sniedz **satīklotā, sadarbīga un automatizēta mobilitāte (CCAM).** CCAM var nodrošināt mobilitāti ikvienam, ļaut ietaupīt vērtīgo laiku un uzlabot ceļu satiksmes drošību. Komisija virzīs pētniecību un inovāciju, iespējams, izveidojot jaunu programmā “Apvārsnis Eiropa” paredzētu Eiropas partnerību CCAM jomā, kā arī izmantojot citas uz digitālajām tehnoloģijām vērstas partnerības. Izstrādājot un īstenojot kopīgu, saskaņotu un ilgtermiņa Eiropas pētniecības un inovācijas programmu, šādas partnerības ir svarīgas, jo tās pulcē dalībniekus, kuri pārstāv visu vērtības ķēdi. ES ir jānodrošina, lai centieni būtu labi koordinēti un panāktie rezultāti sasniegtu tirgu. Piemēram, jānovērš saskaņotības un koordinācijas trūkums, kas skar attiecīgos automatizētiem transportlīdzekļiem piemērojamos satiksmes noteikumus un atbildību. Mērķis ir panākt, lai Eiropa kļūtu par pasaules mēroga līderi CCAM pakalpojumu un sistēmu izstrādes un ieviešanas jomā, tādējādi ievērojami sekmējot Eiropas vadošo lomu droša un ilgtspējīga autotransporta nodrošināšanā⁴¹.
58. Komisija izpētīs, kā esošas aģentūras vai citas struktūras darba ietvaros varētu **turpmāk atbalstīt drošus, viedus un ilgtspējīgus autopārvadājumus.** Šī struktūra varētu veicināt ITS un ilgtspējīgas, satīklotas un automatizētas mobilitātes izvēršanu un pārvaldību visā Eiropā. Tā varētu atvieglot attiecīgo tehnisko noteikumu izstrādi, tostarp saistībā ar automatizētu transportlīdzekļu pārrobežu izmantošanu un uzlādes un uzpildes infrastruktūras izvēršanu. Šie noteikumi ir paredzēti Savienības tiesību aktos, un tos pieņems Komisija. Tie radītu sinerģijas starp dalībvalstīm. Iepriekš minētā struktūra varētu, piemēram, izstrādāt dokumentu projektus par tehniskās apskates metodēm un veikt citus konkrētus ar ceļu satiksmes drošību saistītus uzdevumus, kā arī vākt attiecīgos datus. Tā arī varētu veikt īpašus uzdevumus autopārvadājumu jomā būtisku traucējumu gadījumā,

⁴¹ Citām partnerībām, kas ir vērstas uz galvenajiem ar datu pārsūtīšanu saistītajiem jautājumiem, būtu jānodrošina lietotāju aizsardzība un datu lietošanas vai pārsūtīšanas iespējamo veidu pārredzamība.

piemēram, Covid-19 pandēmijas apstākļos, kad ir bijis nepieciešams īstenot tādus ārkārtas pasākumus un risinājumus kā zaļās joslas⁴².

59. **Multimodālo braucienu plānošana un tiem vajadzīgo bilešu iegāde** ir apgrūtināša, jo nav ieviesta veicinoša ES mēroga integrētu multimodālās informācijas, bilešu pārdošanas un maksājumu pakalpojumu sistēma. Lai šo problēmu risinātu, būs jānovērš tādi trūkumi kā nepietiekama datu pieejamība un piekļūstamība, nepietiekama sadarbība starp pakalpojumu sniedzējiem un pārdevējiem, digitālu bilešu nepieejamība atsevišķos gadījumos, neatbilstoša maksājumu sistēmu sadarbība un atšķirīgu licences un izplatīšanas līgumu spēkā esība. ES ir jāveic izmaiņas tiesiskajā regulējumā, lai atbalstītu multimodālas maršruta informācijas, rezervēšanas un bilešu pārdošanas pakalpojumus, tajā pašā laikā ņemot vērā to tiešsaistes starpnieku un multimodālo digitālo pakalpojumu sniedzēju tiesības un pienākumus, kuri pārdod biļetes un/vai nodrošina mobilitātes pakalpojumus. Komisija pārbaudīs, vai pasažieru autopārvadājumu un dzelzceļa pasažieru pārvadājumu jomā veiktā datu kopīgošana, tostarp par maksām, un pārdošanas nosacījumi atbilst mērķim. Ir jāturpina pilnveidot viedus un sadarbības ietīgus maksājumu pakalpojumus un biļetes. Nosakot, ka to nodrošināšana ir standarta prasība visos attiecīgajos publiskā iepirkuma līgumos, tiktu veicināta šādu pakalpojumu un bilešu plašāka izmantošana.
60. Mērķis nodrošināt raitu ceļošanu un informācijas apmaiņas digitalizāciju ir īpaši svarīgs sauszemes transporta jomā. **Mobilitātei nākotnē būtu jāpiedāvā elektroniski risinājumi visiem transporta veidiem**, gan profesionālajiem, gan individuālajiem transportlīdzekļu vadītājiem. Raitāku braucienu sekmētu transportlīdzekļiem un to vadītājiem paredzēti digitāli sertifikāti un informācija par kravu pārvadājumiem, tai skaitā elektroniskas pavadzīmes, viegli izmantojami un cenas ziņā pieejami pārrobežu vieglo automobiļu nomas pakalpojumi, iespēja ar bezkontakta maksājumu palīdzību norēķināties par ceļa nodevām un autostāvvietu izmantošanu, kā arī labāka informācija par reģioniem, kuros pilsētas vai pašvaldības iestādes ierobežo vieglo automobiļu izmantošanu, lai novērstu sastrēgumus vai uzlabotu gaisa kvalitāti. Elektronisku sertifikātu un kravas pārvadājumu informācijas pieejamība veicinātu arī digitālo tiesībaizsardzību, savukārt preču virzības izsekošana reāllaikā būtu nozīmīgs solis ceļā uz digitālā vienotā tirgus, reāllaika ekonomikas un zaļās pārkārtošanās pabeigšanu.
61. Lai izveidotu patiesi viedu transporta sistēmu, nolūkā novērst jaudas krīzi un samazināt CO₂ emisijas ir jārisina arī **ar efektīvāku jaudas sadali un satiksmes pārvaldību saistītie jautājumi**. Eiropas Dzelzceļa satiksmes vadības sistēmas (*ERTMS*) un Eiropas vienotās gaisa telpas īstenošana joprojām ir Komisijas un atvēršanas instrumenta *Next Generation EU* prioritāte. Šajā jomā veiktie ieguldījumi tiek pilnībā attiecināti uz izdevumu mērķrādītājiem digitālajā jomā un lielā mērā attiecināti uz izdevumu mērķrādītājiem klimata jomā. Ir jāturpina centieni pilnveidot vilcienu automatizāciju, kā arī gaisa satiksmes pārvaldības (*ATM*) sistēmas, piemēram, šādā nolūkā iesaistot kopuzņēmumus. Komisija paredz šādus kopuzņēmumus programmas “Apvārsnis Eiropa” satvarā (piemēram, kopuzņēmums *Shift2Rail* (S2R) un kopuzņēmums *SESAR*), kā arī citas nākotnes partnerības šīs programmas satvarā. Kuģu satiksmes uzraudzības un informācijas sistēmu (*VTMIS*) turpmāka izstrāde atvieglos automatizētu un autonomu jūras pārvadājumu drošu izvēršanu.
62. Lai dzelzceļa automatizācija un satiksmes pārvaldība galvenajās pārrobežu līnijās kļūtu par realitāti, Komisija ierosinās **atjaunināt savstarpējas izmantojamības tehniskās specifikācijas (SITS)**, lai tajās iekļautu tādas jaunās tehnoloģijas kā 5G un satelītu dati, kā

⁴² C(2020) 1897 final, Paziņojums par zaļo joslu ieviešanu atbilstoši Vadlīnijām par robežu pārvaldības pasākumiem veselības aizsardzībai un preču un pamatpakalpojumu pieejamības nodrošināšanai; COM(2020) 685 final, Paziņojums par transporta zaļo joslu modernizēšanu ar mērķi saglabāt ekonomiku, Covid-19 pandēmijai no jauna pieņemoties spēkā.

arī nodrošinātu viegli modernizējamu un kopīgu sistēmas arhitektūru. Tas ir nepieciešams, lai *ERTMS* varētu būt digitālas dzelzceļa sistēmas pamats⁴³.

63. Aviācijas jomā plašas iespējas modernizācijai un ilgtspējas nodrošināšanai piedāvā gaisa satiksmes pārvaldības (*ATM*) efektivitātes uzlabošana, kas palīdz samazināt pārmērīgu degvielas patēriņu un CO₂ emisijas, ko rada lidojumu neefektivitāte un gaisa telpas sadrumstalotība⁴⁴. Ceļošanas pieredzi uzlabos arī **Eiropas vienotās gaisa telpas (*SES*) izveides pabeigšana un faktiskā ieviešana**. Modernizēts tiesiskais regulējums un digitāla gaisa satiksmes pārvaldības infrastruktūra palīdzēs mazināt problemātiskos posmus, ļaujot nodrošināt precīzākus lidmašīnu izlidošanas un ielidošanas laikus. Tāpēc likumdošanas process attiecībā uz Eiropas vienoto gaisa telpu būtu jāpabeidz bez kavēšanās.

7. PAMATINICIATĪVA — INOVĀCIJA, DATI UN MĀKSLĪGAIS INTELEKTS VIEDĀKAI MOBILITĀTEI

64. **Proaktīva nākotnes mobilitātes veidošana, izstrādājot un apstiprinot jaunas tehnoloģijas un pakalpojumus, ir noteicošais faktors vadošās pozīcijas saglabāšanai.** Tāpēc ES radīs labvēlīgus apstākļus jaunu tehnoloģiju un pakalpojumu izstrādei, kā arī nodrošinās visus nepieciešamos likumdošanas instrumentus to apstiprināšanai. Varam sagaidīt, ka tuvākajā nākotnē tiks ieviesti un plašāk izmantoti komerciāliem mērķiem paredzēti droni (bezpilota gaisa kuģi), autonomi transportlīdzekļi, hipercilpa (*hyperloop*), ar ūdeņradi darbināmi gaisa kuģi, elektriski personīgie lidaparāti, elektrisks ūdenstransports un tīra pilsētu loģistika. Lai ES varētu kļūt par novatoru galveno galamērķi inovāciju ieviešanai, **ir svarīgi nodrošināt šādas revolucionāras mobilitātes tehnoloģijas veicinošu vidi**. Lai jaunuzņēmumi un tehnoloģiju attīstītāji varētu izmēģināt un izvērst savus produktus, tiem vajadzīgs dinamisks tiesiskais regulējums. Komisija strādās, lai atvieglotu testu un izmēģinājumu veikšanu un nodrošinātu normatīvās vides piemērotību inovācijai nolūkā atbalstīt risinājumu izvēršanu tirgū.
65. Komisija **veicinās inovatīvu un ilgtspējīgu tehnoloģiju izpēti un izvēršanu transporta nozarē**. Ieguldījumi revolucionāros risinājumos turpmākajos gados un desmitgadēs radīs svarīgus atklājumus veicinošu vidi, kā arī ieguvumus vides jomā. Pašreizējās ES pētniecības programmas būs izšķiroši svarīgas inovāciju ieviešanai nākotnē, izmantojot tādus instrumentus kā Eiropas infrastruktūras savienošanas instruments (EISI), Kohēzijas fonds, Eiropas Reģionālās attīstības fonds un *InvestEU*.
66. **Komisija pilnībā atbalsta dronu un bezpilota gaisa kuģu izvēršanu** un turpinās izstrādāt atbilstīgus noteikumus, tostarp attiecībā uz *U-space*, lai nodrošinātu, ka tas sekmē drošu un ilgtspējīgu mobilitāti. Tā arī pieņems “Dronu stratēģiju 2.0”, kurā būs izklāstīti šīs tehnoloģijas, kā arī tās regulatīvās un komerciālās vides turpmākās attīstības iespējamie virzieni.
67. Lai īstenotu transporta nozares digitālo pārveidi, **ES ir jānodrošina digitalizēšanas pamatinstrumenti**, tostarp elektroniskie komponenti mobilitātei, tīkla infrastruktūra, resursi no mākoņdatošanas līdz perifērijai, datu tehnoloģijas un pārvaldība, kā arī mākslīgais intelekts. ES būtu jāturpina stiprināt tās rūpniecības spējas saistībā ar digitālo piegādes ķēdi. Tas ietver komponentu, programmatūras platformu un lietu interneta tehnoloģiju izstrādi un ražošanu turpmākas elektrifikācijas un automatizācijas īstenošanai transporta un mobilitātes jomā⁴⁵.

⁴³ Tas palīdzēs paātrināt dzelzceļa satiksmes digitalizāciju, ieviešot Nākotnes dzelzceļa mobilo sakaru sistēmu (*Future Railway Mobile Communication System — FRMCS*) un koncepciju “Gigabit vilciens” (*Gigabit Train*).

⁴⁴ Minētais var samazināt gaisa transporta radītās emisijas par līdz pat 10 %, turklāt gaisa satiksmes pārvaldība varētu palīdzēt novērst tādu aviācijas ietekmi uz klimatu, kas nav saistīta ar CO₂ emisijām.

⁴⁵ ES pastiprinās atbalstu šai jomai, izmantojot svarīgāko digitālo tehnoloģiju kopuzņēmumu un sekmējot zema enerģijas patēriņa un droša procesora tehnoloģijas.

68. ES arī jānodrošina **augstākā līmeņa un veiktspējas digitālā infrastruktūra**, jo sevišķi izmantojot **5G**, kas piedāvā plašu pakalpojumu klāstu un palīdz nodrošināt lielāku automatizāciju dažādās mobilitātes lietotnēs. Turklāt jāveic turpmāki pasākumi, īstenojot mērķi, kas paredz nepārtrauktu 5G savienojamības infrastruktūras pārklājumu svarīgākajos transporta koridoros visā Eiropā, kā noteikts 2016. gada 5G rīcības plānā⁴⁶. Šajā sakarā ir būtiski, lai efektīvi darbotos digitālais vienotais tirgus.
69. **Mākslīgais intelekts** kļūst arvien svarīgāks visu transporta veidu automatizācijai, jo to pamatā ir digitālās tehnoloģijas un komponenti. Komisija plāno radīt mākslīgā intelekta ekosistēmu, ko raksturo gan izcilība, gan uzticamība, un tā tiks veidota, izmantojot programmu “Apvārsnis Eiropa” un “Digitālā Eiropa” finansējumu pētniecībai, inovācijai un izvēršanai. Šajā kontekstā Komisija programmas “Digitālā Eiropa” satvarā atbalstīs mākslīgā intelekta testēšanas un eksperimentu kompleksus viedās mobilitātes vajadzībām.
70. Lai īstenotu transporta un mobilitātes nozares digitālo pārveidi, ir jāturpina darbs saistībā ar **datu pieejamību, piekļuvi datiem un datu apmaiņu**. Pašlaik šo darbu bieži vien kavē neskaidri regulatīvie nosacījumi, apstākļi, ka nepastāv ne ES datu sniegšanas tirgus, ne pienākums vākt un kopīgot datus, datu vākšanas un kopīgošanas rīku un sistēmu nesaderība, atšķirīgi standarti un bažas par datu suverenitāti. Ir svarīga arī datu, jo īpaši reāllaika datu, un statistikas pieejamība, jo tā ļauj sniegt iedzīvotājiem kvalitatīvākus pakalpojumus un nodrošināt piegādes ķēžu pārredzamību kravu pārvadājumu nozarē.
71. Šā iemesla dēļ Komisija ierosinās turpmākus pasākumus ar mērķi **izveidot kopīgu Eiropas mobilitātes datu telpu**. Tā ņems vērā Datu stratēģijā⁴⁷ un Datu aktā paredzēto horizontālo pārvaldību, kā arī tehnoloģiju neitralitātes principu. Mērķis ir ievākt, savienot un darīt pieejamus datus un tādējādi īstenot ES mērķus — no ilgtspējas līdz multimodalitātei. Mobilitātes datu telpai būtu jādarbojas sinerģijā ar citām būtiskām sistēmām, tostarp enerģijas, satelītnavigācijas un telesakaru jomā, un būtu jānodrošina šīs telpas kiberdrošība un atbilstība Savienības datu aizsardzības standartiem. Tajā pašā laikā ir jāaglabā vienlīdzīgi konkurences apstākļi ar datiem saistītajā vērtības ķēdē, lai būtu iespējams inovācijas uzplaukums un varētu rasties jauni darījumdarbības modeļi. Komisija apsvērs dažādas regulējuma iespējas, lai radītu operatoriem drošu un uzticamu vidi datu kopīgošanai konkrētā nozarē un starp nozarēm, nekropļojot konkurenci un ievērojot privātumu un Savienības starptautiskās saistības.
72. Tā kā piekļuve transportlīdzekļu datiem būs nozīmīgs transporta datu kopīgošanas un viedās mobilitātes nodrošināšanas nosacījums, Komisija 2021. gadā ierosinās tādu jaunu iniciatīvu par piekļuvi vieglo automobiļu datiem, kurā būs paredzēts līdzsvarots satvars, kas mobilitātes pakalpojumu sniedzējiem garantēs taisnīgu un faktisku piekļuvi transportlīdzekļu datiem.

Starpposma mērķrādītāji⁴⁸ ceļā uz viedo mobilitāti

11) Līdz 2030. gadam ar integrētu elektronisku biļešu pārdošanas pakalpojumu palīdzību tiks veicināti vienlaidu multimodāli pasažieru pārvadājumi un ar kravu pārvadājumiem saistītā dokumentācija kļūs elektroniska.

12) Līdz 2030. gadam automatizēta mobilitāte būs izvērsta plašā mērogā.

⁴⁶ COM(2016) 588 final, “5G Eiropai. Rīcības plāns”.

⁴⁷ COM(2020) 66 final, “Eiropas Datu stratēģija”.

⁴⁸ Ņemot vērā arī pievienotajā dienestu darba dokumentā izklāstīto analīzi, šie starpposma mērķrādītāji ir paredzēti, lai iezīmētu Eiropas transporta sistēmas virzību uz nosprausto mērķu sasniegšanu ilgtspējīgas, viedas un noturīgas mobilitātes jomā, tādējādi arī norādot to, cik vērienīgai jābūt nākotnes politikai.

4 NOTURĪGA MOBILITĀTE — NOTURĪGĀKA EIROPAS VIENOTĀ TRANSPORTA TELPA IEKĻAUJOŠAI SAVIENOJAMĪBAI

73. **Transports ir viena no nozarēm, kuru Covid-19 pandēmija ir skārusi vissmagāk**⁴⁹, un kaitējumu ir radījuši milzīgi negatīvā pieprasījuma satricinājumi, kas izrietēja no nepieciešamajiem ierobežošanas un apdraudējuma mazināšanas pasākumiem. Tā rezultātā ir radušies piegādes ķēdes traucējumi, strauji mazināties starptautisko un iekšzemes ceļojumu skaits un tūrisms, kā arī savienojamība ES kopumā. Covid-19 pandēmijas dēļ daudzi transporta nozarē aktīvi uzņēmumi, daudzi no kuriem ir mazie un vidējie uzņēmumi (MVU), ir saskārušies ar milzīgām operatīvām un finansiālām grūtībām. **Šai stratēģijai ir jāpalīdz nozarei un attiecīgajām ekosistēmām, piemēram, ceļošanai un tūrismam, sekmīgāk atgūties no krīzes un kļūt zaļākām, viedākām un noturīgākām.**

8. PAMATINICIATĪVA — VIENOTĀ TIRGUS NOSTIPRINĀŠANA

74. **ES tagad ir iespēja izveidot ilgtspējīgu, viedu un noturīgu mobilitātes sistēmu, kas kalpos nākamajām paaudzēm.** Komisijas iepriekšējais novērtējums apliecināja, ka steidzami ir nepieciešami plaša mēroga ieguldījumi, tostarp ievērojami publiskie un privātie ieguldījumi valsts līmenī, proti, salīdzinājumā ar iepriekšējo desmitgadi aplēstie papildu ieguldījumi transportlīdzekļos (tostarp ritošajā sastāvā, kuģos un gaisa kuģos) un atjaunojamo un mazoglekļa degvielu infrastruktūras izvēšanā 2021.–2030. gadā sasniegs 130 miljardus EUR gadā⁵⁰. Trūkstošie ieguldījumi infrastruktūras zaļajā pārveidē un digitālajā pārveidē papildinātu šo summu par 100 miljardiem EUR gadā⁵¹. Tam vien, lai pabeigtu *TEN-T* pamattīkla kā patiesi multimodālas sistēmas izveidi, nākamo desmit gadu laikā būs vajadzīgi 300 miljardi EUR. **Šie ieguldījumi ir būtiski, lai nostiprinātu vienoto tirgu.**

75. **ES finansēšanas programmu, tostarp atveseļošanas instrumenta *NextGenerationEU* satvarā, ir jāveic ieguldījumu koordinēšana un ar tiem saistīto prioritāšu noteikšana,** ievērojot turpmāk norādītos principus. Pirmkārt, par prioritāru ir jānosaka neatmaksājama atbalsta sniegšana projektiem ar lielāko sociālo, vides, ekonomisko un ES pievienoto vērtību un tiešu ietekmi uz darbvietām, izaugsmi un noturību, tostarp izmantojot jaunā Atveseļošanas un noturības mehānismu, ERAF, Kohēzijas fonda un Inovācijas fonda līdzekļus. EISI ir galvenais instruments tādas infrastruktūras izveides finansēšanai, kas nodrošina vislielāko ES pievienoto vērtību, vienlaikus integrējot zaļos un digitālos mērķus. Otrkārt, tirgus nepilnības un nepietiekams ieguldījumu līmenis politikas prioritārajās jomās būtu jānovērš, izmantojot finanšu instrumentus, jo īpaši programmas *InvestEU* ilgtspējīgas infrastruktūras un pētniecības, inovācijas un digitalizācijas politikas sadaļas, kas vajadzības gadījumā būtu jāpapildina, izmantojot apvienošanas instrumentus. Treškārt, arī transporta nozarei sniegto EIB aizdevumu politikai būtu jāsekmē stratēģijas mērķu īstenošana, piedāvājot visaptverošu satvaru, kas piesaistīs privātos ieguldījumus nolūkā uzlabot noturību un paātrināt ilgtspējīgu un viedu tehnoloģiju izvēšanu visos transporta veidos.

76. Ieguldījumi transporta nozares atveseļošanā būtu jāpapildina ar **uzņēmumu veiktiem ieguldījumiem ilgtspējīgākā un digitālā mobilitātē.** Tehniskās pārbaudes kritēriji, kuru

⁴⁹ Piemēram, salīdzinājumā ar iepriekšējo gadu 2020. gada maijā Covid-19 pandēmijas rezultātā gaisa satiksme bija sarukusi par aptuveni 90 % (avots: Eirokontrolle), tālsatiksmes dzelzceļa pasažieru pārvadājumi — par 85 %, reģionālie (arī piepilsētas) dzelzceļa pasažieru pārvadājumi — par 80 %, starptautiskie dzelzceļa pasažieru pārvadājumi bija gandrīz apturēti (avots: *CER*), savukārt krūīza un pasažieru kuģu pārvadājumi aprīļa vidū bija sarukuši par vairāk nekā 90 % salīdzinājumā ar iepriekšējo gadu (avots: *EMSA*).

⁵⁰ COM(2020) 562 final, "Eiropas 2030. gada klimatisko ieceru vēriena kāpināšana. Investīcijas klimatneitrālā nākotnē cilvēku labā".

⁵¹ SWD(2020) 98 final, pamatojoties uz aplēsēm saistībā ar *TEN-T* un EIB aprēķiniem. Šī aplēse neietver pašu kapitāla atjaunošanas un transportlīdzekļu parka regulāras atjaunošanas izmaksas, kuras, ņemot vērā Covid-19 pandēmijas ietekmi uz transporta uzņēmumiem, var atlikt.

pamatā ir Taksonomijas regula⁵², būtu jānosaka attiecībā uz visiem transporta veidiem, vienlaikus ņemot vērā konkrētās ieguldījumu vajadzības. Ilgtspējīgu transporta ieguldījumu finansēšanas pamatā varētu būt arī gaidāmais Eiropas zaļo obligāciju standarts, kas ir balstīts uz ES taksonomiju. Gaidāmā ar transportu saistīto valsts atbalsta noteikumu pārskatīšana arī jāizmanto, lai veicinātu nozares pārkārtošanos uz ilgtspēju, sniedzot visiem transporta veidiem arvien lielākas iespējas ar vienādiem noteikumiem sacensties par subsīdiu iegūšanu.

77. Lai izveidotu pārliecinošu sarakstu ar dzīvotspējīgiem projektiem un paātrinātu ieguldījumu veikšanu, **publiskajām iestādēm un projektu attīstītājiem** ir vajadzīgs konsultatīvs **atbalsts**. To var sniegt, izmantojot tehniskā atbalsta instrumentu un konsultāciju centru *InvestEU*, kā arī nodrošinot tehnisko palīdzību, kas pieejama saskaņā ar kohēzijas politiku finansētajās programmās.
78. **MVU⁵³ vajadzīga vieglāka piekļuve finansējumam**, jo īpaši nolūkā atjaunot transportlīdzekļu parkus un veikt citus inovatīvus un zaļus ieguldījumus. To iespējams panākt, veicot skaidrāku saziņu, sniedzot norādes un specializētu administratīvo atbalstu, kā arī izmantojot vienkāršotas finanšu atbalsta shēmas. Atbalsts kopēju fondu un citu starpniecības mehānismu izveidei nodrošinās kritisko masu ar mērķi sniegt piekļuvi finansējumam. Dalībvalstīm būtu jāizveido vienas pieturas aģentūra, kurā uzņēmumi var pieprasīt šādu atbalstu.
79. Ieguldījumi **transporta infrastruktūrā** visā ES ir svarīgi, lai nodrošinātu savienojamību, ekonomikas ilgtspējīgu darbību un kohēziju starp dalībvalstīm. Tāpēc tagad ir jāpārskata Eiropas ekonomikas pārvaldības sistēma. ES ir jāatbalsta ieguldījumu veikšana transporta nozarē, pamatojoties uz ES infrastruktūras aktīvu kategoriju. Šādā kategorijā būtu jāiekļauj tādi infrastruktūras projekti, kuru īstenošanas pamatā ir Eiropas mēroga stratēģiskā plānošana, piemēram, *TEN-T* projekti. Komisija arī nodrošinās jauno *TEN-T* pamatnostādņu saskanību ar principu “nenodari būtisku kaitējumu” un Eiropas zaļo kursu. Infrastruktūra arī ir jāpielāgo klimata pārmaiņām, kā arī jānodrošina tās noturība pret katastrofām, un Komisija aplūkos šo jautājumu gan *TEN-T* pārskatīšanas gaitā, gan stratēģijā attiecībā uz pielāgošanos klimata pārmaiņām, tostarp sniedzot īpašas norādes par klimatizturību.
80. **Jāveic visi vajadzīgie pasākumi ar mērķi laikus pabeigt *TEN-T* izveidi**. Komisija ierosinās nostiprināt Eiropas koordinatoru lomu, lai veicinātu ar transporta koridoriem saistīto progresu visā Eiropā ar mērķi līdz 2030. gadam panākt to izveides pabeigšanu. Saistībā ar modernas infrastruktūras nodrošināšanu ES ir jānosaka par prioritāti atšķirību novēršana starp austrumu un rietumu, kā arī ziemeļu un dienvidu reģioniem. Tādi veiksmīgi projekti kā Ēresunda tilts starp Dāniju un Zviedriju un ātrgaitas dzelzceļa tīkls starp Parīzi, Londonu, Briseli, Amsterdamu un Ķelni apliecina vajadzību bez kavēšanās pabeigt daudzus citus projektus, piemēram, *Rail Baltica*, Liona–Turīna, *Y-basque*, *Fehmarn*, *Brenner*, Drēzdene–Prāga, Vīne–Bratislava–Budapešta, Sēna–Šelda. Lai visas dalībvalstis integrētu nākotnes Eiropas dzelzceļa sistēmā, būs jāīsteno vēl citi pārrobežu projekti, izveidojot netraucētus savstarpējus savienojumus pārrobežu ceļošanai pa dzelzceļu visā Eiropā. Tas tiks panākts, vienlaikus nodrošinot piekļuvi lauku un attāliem reģioniem.
81. Tajā pašā laikā **ar ieguldījumu palīdzību ir jāfinansē visu transporta veidu parku modernizācija**. Tas nepieciešams, lai nodrošinātu mazemisiju un bezemisiju tehnoloģiju iespēju izvērsšanu, tostarp izmantojot dažādu transporta veidu modernizācijas un atbilstīgas

⁵² Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (ES) 2020/852 (2020. gada 18. jūnijs) par regulējuma izveidi ilgtspējīgu ieguldījumu veicināšanai un ar ko groza Regulu (ES) 2019/2088 (OV L 198, 22.6.2020., 13. lpp.).

⁵³ ES27 transporta un uzglabāšanas pakalpojumu nozarē 2017. gadā darbojās vairāk nekā 1,1 miljons uzņēmumu, kuri nodarbināja 8,1 % no to personu kopskaita, kuri strādāja nefinanšu uzņēmējdarbības nozarēs. Vairāk nekā pusi no šīm personām nodarbināja MVU.

atjaunošanas sistēmas. Kopīga un pārrobežu publiskā iepirkuma plašāka izmantošana ES, pamatojoties uz saimnieciski visizdevīgākā piedāvājuma principu, var sekmēt šīs izvēršanas īstenošanu rentablākā veidā. Atbalsts, kas šādai transportlīdzekļu parku atjaunošanai sniegts saskaņā ar ES starptautiskajām saistībām subsīdiju jomā un saskaņā ar ES valsts atbalsta noteikumiem, palīdzēs saglabāt plaukstošu ražošanas ekosistēmu nozarēs, kurās Eiropai ir stratēģiskas tehnoloģiskās priekšrocības, piemēram, gaisa kuģu, vilcienu un kuģu ražošanas rūpniecībā. Tas palielinātu izredzes, ka Eiropas rūpniecībā tiks radīta atbilstoša ražošanas jauda un piegādes vērtības ķēdes saskaņā ar jauno Eiropas industriālo stratēģiju⁵⁴ un ka tiks saglabāta ES ražošanas bāzes tehnoloģiski vadošā loma.

82. Pamatojoties uz sekmīgo Eiropas Akumulatoru alianses⁵⁵ darbu, **Komisija atbalsta stratēģiskās vērtības ķēdes (tostarp saistībā ar akumulatoriem, izejvielām, ūdeņradi un atjaunojamajām un mazoglekļa degvielām)**⁵⁶, izmantojot regulatīvus un finanšu instrumentus. Tas ir būtiski, lai nodrošinātu tādu materiālu un tehnoloģiju drošu piegādi, kas ir neaizstājamas ilgtspējīgas un viedas mobilitātes nodrošināšanai, nepieļaujot Eiropas atkarību no ārējiem piegādātājiem stratēģiskās nozarēs un tādējādi panākot lielāku stratēģisko autonomiju. Eiropai ir jāgūst labums no tās kosmosa aktīviem, kas nodrošina satelītsakaru pakalpojumus, datus un saziņu visos transporta veidos un ir īpaši svarīgi CCAM jomā.
83. Eiropas vienotā transporta telpa ir integrētāka nekā jebkad agrāk, tomēr tās izveide vēl ne tuvu nav pabeigta. Kamēr nav īstenoti vai pienācīgi un laikus izpildīti attiecīgie noteikumi, **turpina pastāvēt šķēršļi preču un pakalpojumu brīvai aprītei**, kā arī godīgai konkurencei.
84. Covid-19 pandēmija ir izcēlusi vienotā tirgus vājās vietas. Netraucētiem kravas pārvadājumu pakalpojumiem pa sauszemes, ūdens un gaisa ceļiem ir izšķirošana nozīme, lai nodrošinātu preces un izejresursus apstrādes rūpniecībai, ES vienotā tirgus darbību un iedarbīgu ES reakciju uz pašreizējām un nākotnes krīzēm. Būtu jāpastiprina centieni nodrošināt multimodalitāti un dažādu transporta veidu savstarpēju izmantojamību, un ir **jāpaātrina Eiropas vienotās transporta telpas izveides pabeigšana**.
85. Ir jāsaglabā vienotā tirgus integritāte un arī turpmāk jānodrošina operatoriem vienlīdzīgi konkurences apstākļi, tostarp nepieļaujot diskrimināciju starp esošajiem un jaunajiem tirgus dalībniekiem, piemēram, saistībā ar valsts atbalsta piešķiršanu, kā arī novēršot jaunu konkurences šķēršļu ieviešanu. **Komisija neatlaidīgi strādās, lai panāktu ES noteikumu izpildi**, un vajadzības gadījumā pārskatīs vai ierosinās tiesību aktus ar mērķi novērst tādas šķēršļus preču un pakalpojumu brīvai aprītei, kuri ietekmē transporta nozari. Šādi rīkojoties, Komisija centīsies uzlabot transporta sistēmas un pārvadājumu efektivitāti, piemēram, cenšoties samazināt tukšbraucienu skaitu un tādējādi novērst kaitīgas emisijas un piesārņojumu.
86. Lai īstenotu visus šajā stratēģijā paredzētos mērķus, ir jāsniedz atbalsts visu transporta veidu modernizācijas centieniem ar mērķi nodrošināt ES iedzīvotājiem viedu savienojamību par pieejamām un pārredzamām cenām. Komisija arī ierosinās **pārskatīt Regulu par gaisa pārvadājumu pakalpojumiem**⁵⁷. Šīs pārskatīšanas mērķis būs, uzturot augstāko aviācijas drošuma līmeni, aizsargāt patērēju intereses un veidot noturīgu un konkurētspējīgu Eiropas gaisa pārvadājumu pakalpojumu nozari, vienlaikus saglabājot

⁵⁴ COM(2020) 102 final, "Jauna Eiropas industriālā stratēģija".

⁵⁵ Eiropas Akumulatoru alianse tika izveidota 2017. gadā, tā apvieno vairāk nekā 500 dalībniekus, un to kopīgā paziņotā ieguldījumu summa visā ES vērtības ķēdē pārsniedz 100 miljardus EUR.

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

⁵⁷ Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (EK) Nr. 1008/2008 (2008. gada 24. septembris) par kopīgiem noteikumiem gaisa pārvadājumu pakalpojumu sniegšanai Kopienā.

kvalitatīvu nodarbinātību. Šo iniciatīvu papildinās lidostas maksas, laika nišas un datorizētas rezervēšanas sistēmas reglamentējošo ES noteikumu modernizācija. Dzelzceļa transporta jomā Komisija izvērtēs, vai spēkā esošie **noteikumi attiecībā uz maksām par piekļuvi sliežu ceļiem** sniedz atbilstošos stimulus konkurējošu tirgu un dzelzceļa transporta pievilcības veicināšanai.

87. Lai novērstu turpmākus traucējumus, **Komisija**, pulcējot ES un dalībvalstu iestāžu un nozares pārstāvjus un reaģējot uz Padomes aicinājumu, **sagatavos krīzes ārkārtas rīcības plānu vai plānus**. Šā plāna vai šo plānu mērķis būs nodrošināt darbības nepārtrauktību un koordinēt reaģēšanas pasākumus transporta nozarē, pamatojoties uz Covid-19 pandēmijas laikā izstrādātajām pamatnostādņēm un tiesību aktiem, piemēram, attiecībā uz zaļajām joslām⁵⁸. Lai arī turpmāk nodrošinātu kravu un pasažieru pārvadājumu nepārtrauktību krīzes scenāriju gadījumā, Komisija izvērtēs iespējas paredzēt jaunus veselības aizsardzības un operatīvos pasākumus, kā arī noteikt transporta pamatpakalpojumu saskaņotu minimālo līmeni. Lai ES varētu ātri reaģēt uz krīzēm, iespējams, arī būs jāpielāgo spēkā esošie tiesību akti par transportu.

9. PAMATINICIATĪVA — TAISNĪGAS UN GODĪGAS MOBILITĀTES NODROŠINĀŠANA VISIEM

88. Ekonomiskais satricinājums ir izcēlis vajadzību pēc **cenās ziņā pieņemamas, pieejamas un taisnīgas mobilitātes** nodrošināšanas pasažieriem un citiem transporta pakalpojumu izmantotājiem. Lai gan vienotais tirgus transporta jomā ir palielinājis savienojamību, iedzīvotājiem, kuriem ir zemi izmantojamie ienākumi, mobilitāte joprojām ir dārga un personām ar invaliditāti vai ierobežotām pārvietošanās spējām, kā arī personām ar nepietiekamām datorprasmēm tā nav pietiekami pieejama. Uzlaboti sabiedriskā transporta savienojumi būs svarīgi, lai lauku, nomaļos un attālos apvidos, to skaitā tālākos reģionos un salās, ikvienam garantētu netraucētu piekļuvi mobilitātei.
89. Pārejai uz ilgtspējīgu, viedu un noturīgu mobilitāti jābūt taisnīgai, jo pretējā gadījumā pastāv risks, ka šī pāreja nenotiks. Tāpēc Komisija nodrošinās **Taisnīgas pārkārtošanās mehānisma** ietvaros pieejamo iespēju rūpīgu izpēti ar mērķi garantēt, ka **ši jaunā mobilitāte ir cenās ziņā pieņemama un pieejama visos reģionos un visiem pasažieriem, tostarp personām ar invaliditāti vai ierobežotām pārvietošanās spējām**. Komisija, izmantojot Kohēzijas fondu un ERAF, arī turpmāk sniegs atbalstu mazāk attīstītajās dalībvalstīs un reģionos.
90. Turklāt sabiedrisko pakalpojumu saistībām vajadzētu būt vēl mērķorientētākām un efektīvākām un attiecīgā gadījumā sekmēt pāreju uz multimodālu sistēmu. Lai garantētu pēc iespējas lietderīgāku publisko līdzekļu un atbalsta izmantojumu, valsts un vietējām iestādēm jāspēj **piemērot sabiedrisko pakalpojumu saistības ar mērķi uzlabot savienojamību** un atspoguļot konkrētos politikas mērķus. To varētu panākt, uz sabiedrisko pakalpojumu saistībām attiecinot ilgtspējas kritērijus, piemēram, kritēriju, kas paredz, ka sabiedrisko pakalpojumu saistības nevar piemērot īsiem lidojumiem, ja pastāv alternatīvs, piemērots, ilgtspējīgāks un konkurētspējīgs savienojums. Komisija izskatīs iespējas ieviest multimodālu sabiedrisko pakalpojumu saistību sistēmu, jo īpaši nolūkā nodrošināt visiem transporta veidiem vienlīdzīgus konkurences apstākļus attiecīgo transporta vajadzību nodrošināšanai.
91. Taisnīga mobilitāte arī paredz **pasažieru un viņu tiesību aizsardzību**. Braucienu atcelšana masveidā Covid-19 pandēmijas laikā apliecināja to, cik būtiski ir ES mēroga noteikumi, to vienāda īstenošana un izpilde. Gadījumos, kad transporta operatori kļūst maksātnespējīgi

⁵⁸ C(2020) 1897 final, Paziņojums par zaļo joslu ieviešanu atbilstoši Vadlīnijām par robežu pārvaldības pasākumiem veselības aizsardzībai un preču un pamatpakalpojumu pieejamības nodrošināšanai; COM(2020) 685 final, Paziņojums par transporta zaļo joslu modernizēšanu ar mērķi saglabāt ekonomiku, Covid-19 pandēmijai no jauna pieņemoties spēkā.

vai nonāk nopietnā likviditātes krīzē kā Covid-19 pandēmijas kontekstā, ES ir jāsniedz atbalsts pasažieriem. Ir jāveic iestrēgušo pasažieru repatriācija, un, ja gaisa pārvadātāji atceļ lidojumus, pasažieriem ir jāatlīdzina viņu biļešu cena. Komisija izskata iespējas un ieguvumus saistībā ar iespējamiem pasākumiem pasažieru aizsardzībai pret šādiem notikumiem, un tā vajadzības gadījumā ierosinās tiesību aktu priekšlikumus.

92. ES pasažieru tiesības būtu jāīsteno labāk, tām vajadzētu būt saprotamākām gan pārvadājumu pakalpojumu sniedzējiem, gan pasažieriem, būtu jānodrošina pienācīgs atbalsts, cenas atlīdzinājums, iespējama kompensācija traucējumu gadījumā, kā arī atbilstošas sankcijas gadījumos, kad noteikumi netiek pareizi piemēroti. Komisija izskatīs iespējas un ieguvumus ar mērķi turpināt vienkāršota, konsekventāka un saskaņotāka **multimodāla pasažieru tiesību satvara** īstenošanu.
93. Nozares vērtīgākais resurss ir tajā nodarbinātie cilvēki, un ilgtspējīga un vieda pārkārtošanās nebūs iespējama bez **transporta nozares darbinieku** atbalsta un iesaistīšanās. Tomēr atsevišķos transporta nozares segmentos bieži vien ir smagi darba apstākļi. Situāciju, ko raksturo nestabili darba apstākļi, tostarp garas darba stundas, periodi, kas jāpavada prom no mājām, kā arī zemu atalgotš darbs, vēl vairāk pasliktina piemērojamo darba standartu neievērošana un nepienācīga izpilde. Augstāku sociālo standartu nodrošināšana tiešā veidā palīdzētu novērst pašreizējo vispārējo nozares nepievilcību. Darbaspēks strauji noveco, un dažās profesijās darbinieku trūkums jau ir acīmredzams⁵⁹. Problēmas, ar kurām saskaras transporta nozares darbinieki, pastiprina Covid-19 pandēmija. Ja netiks veikti nekādi pasākumi, pastāv risks, ka šī situācija pasliktināsies.
94. Tāpēc Komisija apsvērs **pasākumu veikšanu saistībā ar dažādiem transporta veidiem ar mērķi stiprināt tiesisko regulējumu par darba apstākļiem**, nodrošināt piemērojamo sociālo tiesību pareizu īstenošanu saskaņā ar dažādajiem instrumentiem, kas pieejami Eiropas sociālo tiesību pīlāra īstenošanai, kā arī nodrošināt par tām lielāku skaidrību. Komisija centīsies sekmēt augstus sociālos standartus, arī aviācijas nozarē, kurā ir specifiskas problēmas, un sadarbosies ar Eiropas Darba iestādi, lai sniegtu dalībvalstīm atbalstu attiecīgo tiesību aktu izpildes panākšanā. Starptautiskajā vidē Komisija uzstās uz progresu SJO, Starptautiskajā Darba organizācijā (SDO) un citās starptautiskajās iestādēs ar mērķi nodrošināt pienācīgus darba un dzīves apstākļus uz klāja un laikus veiktu apkalpes nomaiņu, jo īpaši globāla mēroga pandēmijas laikā.
95. Izmaiņas nozarē, jo īpaši saistībā ar automatizāciju un digitalizāciju, rada daudzas jaunas problēmas. **Automatizācija un virzība uz lielāku ilgtspēju var apdraudēt** nodarbinātību transporta nozarē, jo īpaši mazkvalificētas vai vidējas kvalifikācijas darbvietas. Notiekošā digitālā pārveide tajā pašā laikā rada jaunas iespējas, piemēram, labākus darba apstākļus un kvalitatīvas darbvietas, kas varētu kļūt pievilcīgākas sievietēm un jauniešiem. Tāpēc ir vajadzīgs ticams virziens, kas nodrošinātu **taisnīgu pārkārtošanos transporta nozares darbiniekiem**. Komisija sniegs ieteikumus par pārkārtošanos uz automatizāciju un digitalizāciju, kā arī veidiem, kā mazināt sekas, ko šī pārkārtošanās radīs transporta nozarē nodarbinātajam darbaspēkam.
96. Visbeidzot, lai risinātu pieaugošā kvalificētu darbinieku trūkuma problēmu, Komisija aicina transporta nozares ieinteresētās personas un sociālos partnerus palīdzēt īstenot Eiropas **Prasmju** programmu ilgtspējīgai konkurētspējai, sociālajam taisnīgumam un noturībai⁶⁰ un jo īpaši pievienoties Prasmju pilnveides paktam⁶¹. Transporta nozares

⁵⁹ Piemēram, Starptautiskā autopārvadātāju savienība 2019. gadā ziņoja, ka piektā daļa autovadītāju vakanču Eiropas autotransporta nozarē nav aizpildītas.

⁶⁰ COM(2020) 274 final, "Eiropas Prasmju programma ilgtspējīgai konkurētspējai, sociālajam taisnīgumam un noturībai (2020)".

⁶¹ Komisija ņems vērā pieredzi, kas ir gūta saistībā ar autobūves partnerību, kura nesen tika uzsākta kā daļa no Prasmju pilnveides pakta, lai palīdzētu nozarei tikt galā ar prasmju pilnveides un pārkvalifikācijas problēmām, ar kurām tā saskaras zaļās un digitālās pārkārtošanās laikā.

ieinteresētajām personām arī būtu jārada plašākas iespējas mācekļībai, jāklūst par Eiropas Mācekļību alianses locekļiem, kā arī aktīvi jāpiedalās Eiropas Arodprasmju nedēļā.

97. Komisija pienācīgi **integrēs līdztiesību** politikas iniciatīvās, kas ir saistītas ar transportu, un turpinās atbalstīt ieinteresēto personu sadarbību un labas prakses apmaiņu pārmaiņu platformā “Vairāk sieviešu transporta nozarē”, lai palielinātu to sieviešu skaitu, kuras strādā ar transportu saistītās profesijās. Tā arī uzlabos informētību par līdztiesības problēmām, izveidojot un atbalstot daudzveidības vēstnieku tīklu. Visi turpmākie priekšlikumi attiecībā uz transporta nozari būs saskaņā ar Komisijas dzimumu līdztiesības stratēģiju⁶² un Stratēģiju invaliditātes jomā⁶³.

10. PAMATINICIATĪVA — TRANSPORTA DROŠĪBAS UN DROŠUMA UZLABOŠANA

98. Transporta sistēmas **drošums un drošība** ir ārkārtīgi svarīga, un to nekad nevajadzētu apdraudēt; turklāt ES šajā jomā būtu jāsauglabā vadošā loma pasaulē. Ja vēlamies panākt mērķi, proti, nodrošināt, lai mobilitāte neizraisītu nevienu nāves gadījumu, ir būtiski veikt nepārtrauktu sadarbību ar starptautiskajām, valsts un vietējām iestādēm, ieinteresētajām personām un iedzīvotājiem.

99. **Eiropa joprojām ir drošākais transporta reģions pasaulē.** Lai gan gaisa, jūras un dzelzceļa satiksme ir ļoti droša, nav iemesla pašapmierinātībai, jo īpaši saistībā ar ceļu satiksmes drošību. Aptuveni 22 700 cilvēku ES 2019. gadā zaudēja dzīvību uz ceļa, un uz katru bojā gājušo cilvēku ir vēl aptuveni pieci cilvēki, kuri ir guvuši smagas traumas ar turpmāko dzīvi ietekmējošām sekām. Tāpēc Komisija joprojām ir apņēmības pilna īstenot 2018. gada ES ceļu satiksmes drošības stratēģiju⁶⁴.

100. **Tādi faktori kā ātrums, alkohola un narkotisko vielu lietošana, kā arī uzmanības novēršana, vadot transportlīdzekli,** ievērojami korelē gan ar tādu avāriju cēloņiem, kas notikušas uz ceļa, gan to smagumu. Komisija apsvērs, kāda rīcība ir pamatota šo problēmu risināšanai (piemēram, ES ieteikumu plašāka izmantošana). Prioritāte būs ievainojamu satiksmes dalībnieku aizsardzība, kā arī datu vākšanas un analīzes uzlabošana, un Komisija šajā līmenī arī izvērtēs padziļinātas avāriju izmeklēšanas pievienoto vērtību. Infrastruktūrā veikto ieguldījumu prioritātei arī turpmāk vajadzētu būt pastāvošās augsta riska infrastruktūras modernizācijai, īpašu uzmanību veltot novecojošiem vai nepietiekami attīstītiem tīkla segmentiem. Pasākumi, kuru mērķis ir sniegt plašāku telpu dažādiem aktīvas mobilitātes veidiem, palīdzēs novērst ievainojamu satiksmes dalībnieku nāves gadījumus un smagas traumas.

101. Jūrniecības nozarē Komisija plāno sākt spēkā esošo tiesību aktu plašu pārskatīšanu attiecībā uz **karoga valsts atbildību, ostas valsts kontroli un nelaimes gadījumu izmeklēšanu**, kā arī vēl vairāk stiprināt ES noteikumus par atzītām organizācijām. Vispārējais mērķis ir garantēt drošu un efektīvu jūras transportu, kas uzņēmumiem un valsts iestādēm rada mazākas izmaksas. Jūras drošība un vieda un ilgtspējīga kuģošana ES ūdeņos arī turpmāk būs atkarīga no Eiropas Jūras drošības aģentūras ieguldījuma. Tās pilnvaras būtu jāmodernizē, un tajās, iespējams, būtu jāiekļauj papildu jomas.

102. Papildus citiem pasākumiem, kuru mērķis ir uzlabot transporta nozares un saistītās infrastruktūras noturību, ES **atjauninās un pilnveidos spēkā esošo drošības sistēmu**, tostarp attiecībā uz kibernetiskā drošības novēršanu, spēkā esošo noteikumu vispārējā satvarā, ar ko

⁶² COM(2020) 152 final, “Savienība, kurā valda līdztiesība: dzimumu līdztiesības stratēģija 2020.–2025. gadam”.

⁶³ COM(2010) 636 galīgā redakcija, “Eiropas stratēģija invaliditātes jomā (2010–2020)”. Komisija 2021. gadā nāks klajā ar pastiprinātu stratēģiju invaliditātes jomā, kuras pamatā būs rezultāti, kas gūti pašlaik notiekošajā izvērtēšanā, kuru veic saistībā ar Eiropas stratēģiju invaliditātes jomā 2010.–2020. gadam.

⁶⁴ COM(2018) 293 final, “Ilgtspējīga mobilitāte Eiropai: droša, satīklota un tīra”.

reglamentē šo jautājumu⁶⁵. Pamatojoties uz ES mēroga sertifikācijas satvaru IKT produktiem, procesiem un pakalpojumiem, kā arī pamatpakalpojumu sniedzēju noteikšanu mobilitātes infrastruktūras jomā, tiks izskatīta iespēja izveidot ES līmeņa agrīnās brīdināšanas mehānismu attiecībā uz drošību. Tiks pilnveidotas arī saistītās regulas, piemēram, par kibernetikas sertifikācijas satvaru automatizētiem transportlīdzekļiem.

Starpposma mērķrādītāji⁶⁶ ceļā uz noturīgu mobilitāti

13) Multimodāls Eiropas transporta tīkls, kas aprīkots ilgtspējīgam un viedam transportam ar ātrgaitas savienojamību, līdz 2030. gadam sāks darboties pamattīklā, bet līdz 2050. gadam — visaptverošajā tīklā.

14) Laikā līdz 2050. gadam ar visiem transporta veidiem saistīto nāves gadījumu skaits ES saruks gandrīz līdz nullei.

5 ES KĀ PASAULES SAVIENOJAMĪBAS CENTRS

103. Ņemot vērā ģeopolitiskās situācijas straujās izmaiņas, ES ir jārīkojas, lai aizsargātu un sekmētu ES intereses. Attiecībā uz visiem transporta veidiem, kuriem piemīt starptautiska dimensija, **ir būtiski nodrošināt netraucētu starptautisko konkurenci, savstarpību un vienlīdzīgus konkurences apstākļus**. Lai faktiski novērstu ārvalstu subsīdiu kropļojošo ietekmi iekšējā tirgū, tostarp publiskā iepirkuma jomā, Komisija ierosinās īpašu instrumentu⁶⁷.

104. Turpmāki pasākumi var paredzēt, ka dalībvalstis izmanto pieejamos mehānismus, lai izvērtētu ārvalstu tiešos ieguldījumus Eiropas transporta uzņēmumos un aktīvos, pamatojoties uz drošības vai sabiedriskās kārtības apsvērumiem. Šie pasākumi arī var ietvert Savienības veiktas izmaiņas saistībā ar tirdzniecības aizsardzību, ņemot vērā spēkā esošos kritērijus attiecībā uz aviāciju. Komisija arī **turpinās sekmēt Eiropas tehnisko, sociālo, vides un konkurences standartu izmantošanu** starptautiskajā vidē, kā arī attiecībās ar atsevišķām trešām valstīm saistībā ar visiem transporta veidiem. Transporta aprīkojums un risinājumi ir Eiropas eksporta virzītājspēks, un nozares ilgtspējīga un vieda pārveide sniedz mūsu apstrādes rūpniecībai iespēju iegūt vadošo pozīciju pasaules mērogā.

105. Lai sasniegtu Parīzes nolīguma mērķus, arī ārpus ES laikā līdz 2050. gadam ir jāpanāk ievērojams transporta radīto emisiju samazinājums. Tāpēc ir izšķiroši svarīgi, lai **mūsu ārējās darbības būtu saskaņā ar Eiropas zaļo kursu un šo stratēģiju**, lai tiktu plaši popularizēta globāla mēroga rīcība virzībā uz ilgtspējīgu un viedu mobilitāti nolūkā sasniegt ilgtspējīgas attīstības mērķus un lai, īstenojot iekšējās ES politikas programmas ārpus ES, tiktu nodrošināta politikas saskaņotība. Attiecīgi tiks izstrādāti dažādi darbības virzieni, kas ļaus ES attīstības sadarbības jomā izmantot labu praksi, kvalitatīvus risinājumus un standartus attiecībā uz ilgtspējīgu un viedu mobilitāti, tostarp sadarbībā ar Āfrikas partneriem⁶⁸, vienlaikus ņemot vērā jaunietekmes un jaunattīstības valstu īpašās problēmas un ierobežojumus.

106. ES **turpinās padziļināt attiecības transporta jomā**, tostarp ar svarīgiem stratēģiskajiem partneriem un starptautiskajām organizācijām, kā arī attīstīs sakarus ar jauniem starptautiskiem partneriem, piemēram, strauji augošām un jaunietekmes ekonomikām. Tas

⁶⁵ Direktīva (ES) 2016/1148 (Tīklu un informācijas sistēmu drošības direktīva (TID direktīva)), Regula (ES) 2019/881 (Kibernetikas akts) un Direktīva par Eiropas Kritiskās infrastruktūras aizsardzību (Direktīva 2008/114/EK).

⁶⁶ Ņemot vērā arī pievienotajā dienestu darba dokumentā izklāstīto analīzi, šie starpposma mērķrādītāji ir paredzēti, lai iezīmētu Eiropas transporta sistēmas virzību uz nosprausto mērķu sasniegšanu ilgtspējīgas, viedas un noturīgas mobilitātes jomā, tādējādi arī norādot to, cik vērienīgai jābūt nākotnes politikai.

⁶⁷ COM(2020) 253 final, "Baltā grāmata par vienlīdzīgu konkurences apstākļu nodrošināšanu attiecībā uz ārvalstu subsīdijām".

⁶⁸ JOIN(2020) 4 final, "Ceļā uz visaptverošu stratēģiju ar Āfriku".

ir ārkārtīgi svarīgi nozarēs, kurās nepieciešami vienlīdzīgi konkurences apstākļi pasaules mērogā, piemēram, aviācijā un jūrniecībā. Komisija lūgs Padomes atļauju sarunu sākšanai ar trešām valstīm par jauniem gaisa transporta nolīgumiem, kā arī izpētīs atbilstīgas rīcības iespējas saistībā ar attiecībām jūras transporta jomā ar trešām valstīm un reģioniem. ES būtu arī jācenšas SJO, ICAO un citu starptautisku organizāciju satvarā nodrošināt augstus standartus, tostarp drošuma, drošības un vides aizsardzības, jo īpaši klimata pārmaiņu, jomā.

107. Transports ir būtisks elements politikas programmās un instrumentos, kas atbalsta paplašināšanās procesu Rietumbalkānos un **ES kaimiņattiecību politiku**, tostarp attiecības ar Austrumu partnerību un dienvidu kaimiņreģionu. Komisija stiprinās saikni starp transporta un kaimiņattiecību politikas programmām galvenajās jomās, kā arī izstrādās visaptverošu pieeju savienojamībai ar kaimiņvalstīm, tostarp cieši sadarbojoties ar Transporta kopienu, paplašinot *TEN-T*, sniedzot tehnisko atbalstu un īstenojot sadarbību, kā arī noslēdzot jaunus nozaru nolīgumus.
108. Lai īstenotu ES starptautiskos mērķus un prioritātes transporta jomā, ir svarīgi integrēt transporta politikas programmas ES ārējā dimensijā un starptautiskajā vidē paust **pārlicinātu, vienotu un saskaņotu nostāju**. Šajā sakarā jāatgādina, ka tālab visām Savienības iestādēm un dalībvalstīm ir pilnībā jāpiemēro Līgumu noteikumi, jo īpaši noteikumi par jaunu transporta nolīgumu apspriešanu un noslēgšanu, kā arī noteikumi par pārstāvību starptautiskajos forumos, piemēram, ICAO un SJO, jo Lisabonas līgums tika izstrādāts tieši ar mērķi nodrošināt iedarbīgāku Savienības darbību ārējo attiecību jomā.

6 SECINĀJUMI

109. Atveseļošanās no Covid-19 pandēmijas izraisītās krīzes būtu jāizmanto, lai paātrinātu visas transporta un mobilitātes sistēmas dekarbonizāciju un modernizāciju, mazinot tās negatīvo ietekmi uz vidi un uzlabojot iedzīvotāju drošību un veselību. **Divējādās zaļās un digitālās pārkārtošanās uzdevums būtu pārveidot nozari un savienojamību, kā arī sniegt jaunu stimulu ekonomikai**. Komisija atzīst, ka šī pārveide, kurai jābūt sociāli taisnīgai un godīgai, nebūs vienkārša, un, lai to īstenotu, visiem transporta nozares dalībniekiem būs jāiegulda patiesas pūles un jāsniedz atbalsts, turklāt būs ievērojami jāpalielina izaugsmi veicinoši publiskā un privātā sektora ieguldījumi.
110. ES tiecas izveidot ilgtspējīgu Eiropas transporta sistēmu, kurai jābūt viedai, elastīgai un pielāgojamai nepārtrauktajām transporta tendenču un vajadzību izmaiņām, un tās pamatā jābūt progresīviem tehnoloģiskajiem sasniegumiem, kas visiem Eiropas iedzīvotājiem nodrošina drošu un raitu savienojamību. **Transportam būtu jāapliecina Eiropas izdoma un neatlaidīgais darbs. Eiropa atrodas pētniecības, inovācijas un uzņēmējdarbības avangardā un virza divējādo pārkārtošanos.**
111. Komisija ierosina visaptverošu pasākumu kopumu, kas ir izklāstīts šīs stratēģijas rīcības plānā un kura mērķis ir nodrošināt ES virzību uz ilgtspējīgas, viedas un noturīgas nākotnes mobilitātes sistēmas izveidi un īstenošanu būtiskās izmaiņas, kas nepieciešamas, lai sasniegtu Eiropas zaļā kursa mērķus. Šis darbs var būt sekmīgs tikai tad, ja visu iesaistīto, proti, Eiropas iestāžu, dalībvalstu un visu pārvaldes līmeņu iestāžu, ieinteresēto personu, uzņēmumu un iedzīvotāju, vidū valda pietiekama apņemšanās.