



Briselē, 2021. gada 4. jūnijā
(OR. en)

9324/21

TRANS 349
AVIATION 141
MAR 90
ENV 384
CLIMA 132
MI 417
RECH 280
IND 156
ENER 252
COMPET 442

DARBA REZULTĀTI

Sūtītājs:	Padomes Ģenerālsekretariāts
Saņēmējs:	delegācijas
Iepriekš. dok. Nr.:	8824/21
Temats:	Padomes secinājumi par Komisijas izstrādāto Ilgtspējīgas un viedas mobilitātes stratēģiju

Pielikumā pievienoti Padomes secinājumi par Komisijas izstrādāto Ilgtspējīgas un viedas mobilitātes stratēģiju, kurus Padome (Transports, telekomunikācijas un enerģētika) apstiprināja 2021. gada 3. jūnijā.

PADOMES SECINĀJUMI

par

Komisijas izstrādāto Ilgtspējīgas un viedas mobilitātes stratēģiju

ŅEMOT VĒRĀ:

- Eiropadomes 2019. gada decembra ¹ un 2020. gada decembra ² secinājumus par klimata pārmaiņām,
- Eiropadomes 2020. gada oktobra ³ secinājumus un Eiropadomes locekļu 2021. gada marta paziņojumu par digitālajiem jautājumiem ⁴,
- Padomes secinājumus par politikas apsvērumiem attiecībā uz ārkārtas rīcības plānu Eiropas kravu pārvadājumu nozarei pandēmijas vai citas smagas krīzes gadījumā ⁵,
- Padomes secinājumus par atbilstību nepieciešamajiem higiēnas un infekciju kontroles pasākumiem, lai nodrošinātu pārrobežu kolektīvos pasažieru pārvadājumus ⁶,
- Padomes secinājumus par progresu saistībā ar Eiropas Transporta tīkla (*TEN-T*) īstenošanu un Eiropas infrastruktūras savienošanas instrumentu (*EISI*) transportam ⁷,

¹ EUCO 20/19.

² EUCO 22/20.

³ EUCO 13/20.

⁴ SN 18/21.

⁵ ST 12391/20.

⁶ ST 9699/20.

⁷ ST 15425/17.

- Padomes secinājumus "ES jūras transporta politikas prioritātes līdz 2020. gadam: konkurētspēja, dekarbonizācija, digitalizācija ar mērķi nodrošināt globālu savienojamību, efektīvs iekšējais tirgus un pasaules līmeņa jūrniecības nozaru kopa" ⁸,
- Padomes secinājumus par transporta digitalizāciju ⁹,
- Padomes secinājumus "ES ūdens transporta nozare – turpmākā perspektīva: virzībā uz tādu ES ūdens transporta nozari, kura ir oglekļneitrāla, kurā nav negadījumu, kura ir automatizēta un konkurētspējīga" ¹⁰,
- Padomes secinājumus "Virzība uz ūdenraža tirgu Eiropā" ¹¹,
- Padomes secinājumus par energosistēmu nākotni enerģētikas savienībā, kuras ir izstrādātas tā, lai nodrošinātu enerģētikas pārkārtošanu un enerģētikas un klimata mērķu sasniegšanu līdz 2030. gadam un pēc tam ¹²,
- Padomes secinājumus "Padarīt atveseļošanu apritīgu un zaļu" ¹³,
- Padomes secinājumus "Dzelzceļa izvirzīšana viedas un ilgtspējīgas mobilitātes priekšplānā" ¹⁴,

⁸ ST 9976/17.

⁹ ST 15431/17.

¹⁰ ST 8648/20.

¹¹ ST 13976/20.

¹² ST 10592/19.

¹³ ST 13852/20.

¹⁴ ST 9396/21.

1. atzinīgi VĒRTĒ Komisijas iesniegto Ilgtspējīgas un viedas mobilitātes stratēģiju ¹⁵, kurā ir iekļauts vidēja līdz ilgtermiņa redzējums par videi un klimatom labvēlīgāku, digitalizētu, noturīgu, taisnīgu un konkurētspējīgu transporta un mobilitātes sistēmu.
2. ATBALSTA Komisijas redzējumu, kā padarīt Eiropas transportu ilgtspējīgāku, iekļaujošu, viedu, drošu un noturīgu un nodrošināt, lai transporta nozare būtiski palīdzētu sasniegt mērķi – līdz 2050. gadam panākt klimatneitrālu ES saskaņā ar Parīzes nolīgumu, kā arī saistošo mērķrādītāju – līdz 2030. gadam Eiropas Savienībā panākt siltumnīcefekta gāzu (SEG) emisiju neto iekšzemes samazinājumu par vismaz 55 % salīdzinājumā ar 1990. gadu.
3. Šajā sakarībā UZSKATA, ka visiem transporta veidiem, līdztekus pārejai uz ilgtspējīgākiem veidiem, būtu jāpalīdz būtiski samazināt transporta nozares emisijas līdz 2030. gadam un līdz 2050. gadam tā, lai tiktu saglabāta to konkurētspēja un tiktu ņemts vērā to emisiju samazināšanas potenciāls. Šajā sakarībā AICINA Komisiju saskaņā ar labāka regulējuma prasībām, tostarp, veicot padziļinātu izpēti par ietekmi uz vidi, ekonomiku un sociālo jomu dalībvalstu līmenī, izvērtēt, kā katrs Ilgtspējīgas un viedas mobilitātes stratēģijā paredzētais pasākums nodrošinās, lai transporta veidi varētu vislabāk palīdzēt sasniegt iepriekš minētos 2030. un 2050. gada mērķus.
4. Turklāt UZSVER, ka centieni sasniegt emisiju samazināšanas mērķus būtu jāīsteno kopīgi, pēc iespējas rentablāk un ar visu dalībvalstu līdzdalību šajos centienos, ņemot vērā taisnīguma un solidaritātes apsvērumus, kā arī atšķirīgās dalībvalstu sākumpozīcijas un specifiskos valsts apstākļus, tostarp salu dalībvalstīs un salās, un vienlaikus nevienu neatstājot novārtā.

¹⁵ Komisijas paziņojums "Ilgtspējīgas un viedas mobilitātes stratēģija – Eiropas transporta virzība uz nākotni" (ST 14012/20 + ADD 1).

5. Attiecībā uz būtisku fosilās degvielas patēriņa un atkarības samazināšanu UZSKATA, ka tādai vērīenīgai, bet līdzsvarotai pārejai uz bezemisiju transportlīdzekļiem, kuģiem, gaisa kuģu sistēmām un flotēm, kurā tiek veicināta iesaistīto personu – no piegādātājiem līdz patērētājiem – izpratne un paredzamība, ir vajadzīga ES tiesiskā regulējuma atjaunināšana saskaņā ar funkcionējoša iekšējā tirgus principiem, lai atvieglotu alternatīvo dzinēju sistēmu laišanu tirgū un ieviešanu, piemēram, tādu dzinēju sistēmu ieviešanu, ko darbina ar elektrību vai ūdeņradi, papildinot to ar plašu alternatīvo infrastruktūru ieviešanu, tostarp ar alternatīvo degvielu uzlādes un uzpildes punktu izvietojumu. Šajā sakarībā UZSKATA, ka mazemisiju risinājumi un mazoglekļa vai atjaunojamās transporta degvielas var nodrošināt efektīvus pārkārtošanās risinājumus un ka attiecībā uz katru transporta veidu būtu jāpastiprina centieni izvairīties laist tirgū tādus transportlīdzekļus, kas piesārņo visvairāk.
6. UZSVER, ka principi "piesārņotājs maksā" un "lietotājs maksā" būtu jāatspoguļo transporta politikas pasākumos visiem transporta veidiem un visos transporta veidos. AKCENTĒ to, ka būtu jāievieš stimuli, kas sekmē ilgtspējīgāka transporta izmantošanu, tostarp stimuli transportlīdzekļu, kuģu, gaisa kuģu sistēmu un flotu atjaunošanai un modernizēšanai.
7. UZSVER, ka ilgtermiņā ES transporta sistēmas konkurētspēju pasaulē būtiski virza digitalizācija un inovācijas veicināšana zaļajās tehnoloģijās, jo tās var uzlabot ilgtspēju, tostarp samazinot piesārņojumu, nodrošināt lielāku efektivitāti, drošumu, drošību un komfortu un veicināt integrētu multimodālā transporta ekosistēmu, un šajā sakarībā AICINA, izstrādājot transporta un mobilitātes politiku, izmantot pieeju, kas noteikta 2020. gada 29. oktobra Pasavas deklarācijā "*Smart Deal for Mobility – Shaping the mobility of the future with digitalisation – sustainable, safe, secure and efficient*" (Pārdomāts mobilitātes kurss – ar digitalizācijas palīdzību veidot nākotnes mobilitāti ilgtspējīgu, drošu un efektīvu). ATGĀDINA, ka multimodalitātei ir vajadzīga multimodāla un sadarbspējīga maršruta informācija, biļešu pārdošana un apmaksa.

8. ATGĀDINA, cik svarīgas ir pētniecības un inovācijas darbības, lai pastiprinātu transporta un mobilitātes sistēmas ilgtspēju, digitalizāciju un noturību, un jo īpaši ATZINĪGI VĒRTĒ ieguldījumu, kas šajā sakarā būtu jāsniedz ar programmu "Apvārsnis Eiropa" izveidotajām partnerībām, vienlaikus uzsverot, ka šajā nolūkā papildus inovatīvu klimatneitrālu tehnoloģiju izstrādei un ieviešanai ir vajadzīga arī transporta un mobilitātes sistēmas lietotāju paradumu maiņa.
9. UZSVER, ka pētniecības un inovācijas centieniem sadarbīgas, satīklotas un automatizētas mobilitātes jomā vajadzētu aptvert visus transporta veidus, lai rezultātā tiktu uzlabota transporta drošība un efektivitāte, mazināti sastrēgumi un veicināta klimata un vides mērķu sasniegšana, vienlaikus sekmējot arī sadarbību un datu aizsardzību ieviešanas posmā, un nodrošinot iekļaujošus, pieejamus un cenas ziņā pieņemamus izmantošanas gadījumus. ATGĀDINA, ka ir jānodrošina infrastruktūra automatizācijas atbalstam.
10. AICINA ātri pieņemt iniciatīvu par ES mobilitātes datu telpu, kurai būtu jānodrošina taisnīga, uzticama un droša piekļuve datiem un datu sadarbībai, lai uzlabotu transporta efektivitāti, tostarp, lai veicinātu monolītus multimodālos pasažieru un kravu pārvadājumus, vienlaikus cenšoties arī nodrošināt datu sadarbību ar citām saistītajām datu telpām. NORĀDA, ka intelektisko transporta sistēmu izstrādes pamatā arī turpmāk vajadzētu būt plašam elektronisko sakaru tehnoloģiju kopumam, piemēram, mobilajām un *WIFI* tehnoloģijām, kā arī pakalpojumiem un infrastruktūrai, kam ir stratēģiska nozīme, piemēram, *Galileo* un *EGNOS*.

11. UZSVER, ka viens no ES transporta politikas stūrakmeņiem joprojām ir Eiropas vienotās transporta telpas izveides pabeigšana, un UZSVER, ka šā mērķa sasniegšanas un ilgtspējīga un vieda transporta un mobilitātes panākšanas priekšnoteikums ir, lai būtu noturīga, mūsdienīga, augstas veiktspējas multimodāla transporta infrastruktūra, kas brīvas personu pārvietošanās un brīvas preču un pakalpojumu aprites uzlabošanas nolūkā palīdzētu savienot un integrēt visas ES dalībvalstis un reģionus, tostarp attālos, tālākos, salu, perifēros, kalnu un mazapdzīvotos reģionus. Šajā sakarībā ATGĀDINA, cik svarīgi ir noteiktajos termiņos pabeigt Eiropas transporta pamattīklu un visaptverošo tīklu, tostarp, risinot trūkstošo savienojumu un problemātisko posmu gadījumus, un atzinīgi vērtē turpmāku pilsētmezglu integrāciju.
12. AR CERĪBĀM GAIDA, kad Komisija iesniegs nākamo iniciatīvu par mobilitāti pilsētās, un šajā sakarībā UZSVER, ka svarīgi ir sekmēt tādu aktīvu mobilitāti kā pārvietošanās ar riteni un iešana kājām, sekmēt sabiedriskā transporta un jaunu mobilitātes pakalpojumu izmantošanu, efektīvu mobilitātes pārvaldību, multimodalitāti un ilgtspējīgus transportlīdzekļus visos transporta veidos (autotransportā, ūdenstransportā, gaisa un dzelzceļa transportā), kā tika aicināts 2018. gada 30. oktobra Grācas deklarācijā "*Starting a new era: clean, safe and affordable mobility for Europe*" (Jauna laikmeta sākums: tīra, droša un pieejama mobilitāte Eiropai). Šajā sakarībā ATGĀDINA, ka Covid-19 krīze ir smagi skārusi sabiedrisko transportu un ka ar politikas atbildes reakciju uz krīzi būtu jācenšas atjaunot uzticēšanos sabiedriskajam transportam un uzlabot tā noturību, paātrinot ilgtspējīgu tā pārveidi un modernizāciju, vienlaikus nodrošinot transporta cenu pieņemamību, jo sabiedriskajam transportam ir būtiska nozīme sociālajā un teritoriālajā kohēzijā.

13. UZSVER, ka transporta un mobilitātes sistēmai, kļūstot ilgtspējīgākai, digitalizētai un automatizētai, tomēr joprojām vajadzētu būt orientētai uz lietotājiem un uz cilvēkiem. ES transporta politikai vajadzētu būt iekļaujošai, veicinot, lai tā būtu visiem pieejama un lai tai varētu piekļūt visi, tostarp neaizsargātas grupas, piemēram, vecāka gadagājuma cilvēki, personas ar ierobežotām pārvietošanās spējām un personas ar invaliditāti, kā arī bērni. Būtu jānodrošina cenu pieņemamība, lai cīnītos pret nabadzību transporta jomā, un būtu jāpalielina transporta drošība, tostarp aktīvas mobilitātes jomā. ES transporta politikai būtu arī jāturpina uzlabot sociālos apstākļus visos transporta veidos, tostarp darba apstākļus, uzlabot pārkvalificēšanās iespējas un veicināt darba pievilcību šajā nozarē. SAPROT, ka ES transporta politikas mērķim vajadzētu būt novērst nevienlīdzību un veicināt dzimumu līdztiesību, kā arī nodrošināt tiesības un vienlīdzīgas iespējas visiem. Gaidāms, ka šo mērķu integrēšana tiks ņemta vērā un tiks veicināta visā transporta politikas pasākumu sagatavošanas, īstenošanas un uzraudzības laikā. UZSVER, ka ir vajadzīga efektīva sabiedrības iesaiste un sociālais dialogs, lai transporta un mobilitātes politikā pienācīgi atspoguļotu mainīgās cilvēku un ieinteresēto personu vajadzības.
14. UZSVER, ka ir jānodrošina, lai transports un loģistika pilnībā atgūtos no pašreizējās Covid-19 krīzes. UZSVER, ka ekonomiskā reakcija uz minēto krīzi dod iespēju paātrināt ilgtspējīgu transporta un mobilitātes sistēmas pārveidi un modernizāciju, un AICINA Komisiju ātri iepazīstināt ar progresu, kas panākts, sagatavojot ārkārtas rīcības plānu transporta jomā, kurš ir paredzēts, lai labāk vērstos pret pandēmiju un citām nopietnām krīzēm, kā Padome to tika lūgusi savos secinājumos par politikas apsvērumiem attiecībā uz ārkārtas rīcības plānu Eiropas kravu pārvadājumu nozarei pandēmijas vai citas smagas krīzes gadījumā.

15. UZSVER, ka ir svarīgi paturēt prātā arī transporta politikas starptautisko dimensiju, lai uzlabotu ES transporta nozares konkurētspēju, kā arī tās ilgtspēju un efektivitāti, vadoties pēc norisēm pasaulē, un aktīvi darboties starptautiskajos forumos, galvenokārt saistībā ar globālu standartu noteikšanu un vienlīdzīgu konkurences apstākļu saglabāšanu.
16. ŅEM VĒRĀ Komisijas aplēses, kas ietvertas Ilgtspējīgas un viedas mobilitātes stratēģijā, proti, ka saistībā ar pasākumiem, kuri vajadzīgi, lai īstenotu noturīgākas, ilgtspējīgākas un viedākas transporta un mobilitātes sistēmas redzējumu, tostarp pārejas centieniem, līdz 2030. gadam ik gadu kopumā pietrūks finansējuma aptuveni 230 miljardu EUR apmērā. UZSVER, ka pienācīgs ES finansējuma apjoms, kā arī publiskā finansējuma apjoms valsts, reģionālā un vietējā līmenī un privātie resursi ir svarīgi, lai risinātu būtiskās investīciju vajadzības, ko rada vērienīgākie viedo un ilgtspējīgo centienu mērķi visos transporta veidos. Šajā sakarībā ATZINĪGI VĒRTĒ to, ka EIB grupa pašlaik pārskata savu transporta finansēšanas politiku plašākā Klimata bankas ceļveža (2021–2025) kontekstā, un UZSVER, ka minētā finansēšanas politika ir jāsaskaņo ar ES transporta politikas mērķiem, ņemot vērā šajos Padomes secinājumos izklāstītos principus.
17. AICINA Komisiju regulāri uzraudzīt, vai ilgtspējīgas un viedas mobilitātes stratēģijā paredzētie politikas pasākumi ir pietiekami, lai sasniegtu minētos ES transporta politikas mērķus, vai arī varētu būt nepieciešami papildu pasākumi.
