



Briselē, 31.5.2017.
COM(2017) 283 final

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

EIROPA KUSTĪBĀ

**Programma sociāli taisnīgai pārejai uz tīru, konkurētspējīgu un savienotu mobilitāti
visiem**

{SWD(2017) 177 final}

1. VIRZĪBĀ UZ ILGSTPĒJĪGU MOBILITĀTI

Transportam Eiropā ir ilgstoša vēsture, ar kuru varam lepoties. Eiropai ir bijusi svarīga nozīme jaunu tehnoloģiju un inovāciju ieviešanā pasaulē. Eiropas gaisa kuģi, vilcieni un transportlīdzekļi saistās ar pasaules līmeņa kvalitāti.

Mūsu mērķis ir panākt, lai Eiropai arī turpmāk būtu šāda nozīme un lai tā būtu priekšgalā virzībai uz tīru, konkurētspējīgu un savienotu mobilitāti. Faktiski mēs vēlamies panākt, lai Eiropā tiktu izstrādāti, piedāvāti un ražoti labākie mazemisiju, savienotas un automatizētas mobilitātes risinājumi, aprīkojums un transportlīdzekļi un lai būtu ieviesta pati modernākā infrastruktūra to atbalstam.

Šāds vērienīgs mērķis ir vajadzīgs, jo **mobilitātes nozarei ir svarīga nozīme ES ekonomikā un sabiedrībā**. Tā ir liels darba devējs, turklāt nekas tā nevirza plašākas ekonomikas konkurētspēju pasaules līmenī kā šī nozare. Cilvēku brīva pārvietošanās un preču brīva aprīte ES iekšējā tirgū, kā arī „Eiropas bez robežām” nodrošinātie ekonomiskie, sociālie un kultūras ieguvumi ir atkarīgi no ērtas mobilitātes un transporta tīkla pieejamības Eiropas vienotajā transporta telpā. Moderna mobilitātes sistēma ir arī priekšnoteikums, lai Eiropā notiktu sekmīga pāreja uz mazoglekļa ekonomiku un lai sāktu samazināties transporta radīto siltumnīcefekta gāzu emisiju un gaisa piesārņojuma pieaugums par spīti pieaugošajām mobilitātes vajadzībām.

Pašlaik **būtiski mainās tas, kā mēs izmantojam mobilitāti**. Kopīgotas mobilitātes pakalpojumi un atvieglota pāreja starp transporta veidiem nozīmē, ka tradicionālā mobilitāte tiek pārveidota. Tehnoloģijas un sabiedrības vajadzības turpina virzīt šīs izmaiņas. Digitalizācija, automatizācija un alternatīvi enerģijas avoti sāk aizstāt tradicionālos paņēmienus un nodrošina jaunas iespējas, kas saistītas ar resursu efektivitāti un kopīgošanas un aprītes ekonomiku. Taču šādas pārmaiņas var arī radīt kaitējumu. Lai gan tās nodrošina jaunas darbvietas, citas var kļūt liekas. Šīm pārmaiņām ir vajadzīgas jaunas prasmes, labi darba apstākļi un vajadzību prognozes, kā arī pielāgošanās un ieguldījumi.

Pasaules līmenī ES ir jābūt šo pārmaiņu īstenošanas vadībā. Tas nozīmē, ka no šobrīd sadrumstalotajiem transporta tīkliem turpmāk ir jāpāriet uz integrētu un ilgstspējīgu mobilitāti. Komisija ir izstrādājusi programmu, lai panāktu, ka ikvienam ir reāli pieejama **tīra, konkurētspējīga un savienota mobilitāte**. Ar mūsu rīcību ir paredzēts nostiprināt Eiropas mobilitātes nozares konkurētspēju, lai veicinātu darbvietas, izaugsmi un ieguldījumus, vienlaikus risinot mobilitātes sociālo dimensiju, kas kļūst aizvien aktuālāks jautājums, un mobilitātē iesaistītajiem iedzīvotājiem nodrošinot augstu drošuma un drošības līmeni. Šī rīcība sniegs ļoti nozīmīgu ieguldījumu Komisijas vērienīgā mērķa – panākt tādu Eiropu, kas aizsargā, sniedz iespējas un aizstāv, kā arī īstenot ES 2030. gada enerģētikas un klimata mērķus, – sasniegšanā. Tā palīdzēs uzlabot sabiedrības veselību un dzīves kvalitāti visiem ES iedzīvotājiem. Šajā nolūkā ir vajadzīga **vispusīga un integrēta pieeja**, dažādos līmeņos sadarbojoties visiem iesaistītajiem dalībniekiem, proti, ES iestādēm, dalībvalstīm, pilsētām un citām vietējām iestādēm, rūpniecībai, sociālajiem partneriem un visām ieinteresētajām personām. Eiropas Parlamenta rezolūcijas priekšlikumā par autotransportu Eiropas Savienībā ir apstiprināts, ka šie priekšlikumi tiek ierosināti īstajā laikā un ka mums ir kopīgs redzējums¹.

¹ <http://www.europarl.europa.eu/sides/getDoc.do?type=MOTION&reference=B8-2017-0290&format=XML&language=EN>.

Nesākam no nulles. ES jau ir ielikusi būtiskus pamatus šai rīcībai. Ir īstenoti sagatavošanās darbi Eiropas vienotās transporta telpas izveidei, nosakot šķēršļus, kas kavē drošus, efektīvus un cenas ziņā pieejamus sauszemes, jūras un gaisa pārrobežu mobilitātes pakalpojumus visā Savienībā. Daudzi pasākumi jau tiek īstenoti aviācijas un dzelzceļa nozarēs². Turklāt ES stratēģiskās Eiropas infrastruktūras projekti un ES pētniecības programmas, it sevišķi pamatprogramma „Apvārsnis 2020”, atbalsta infrastruktūras ieviešanu un transporta inovācijas.

Šajā paziņojumā uzmanība ir koncentrēta uz svarīgāko ieguldījumu, kas jāveic **autotransporta nozarei**. To papildina vairāki priekšlikumi, kas ir paredzēti šai nozarei un kuru mērķi ietver atbalsta sniegšanu infrastruktūras ieviešanai ceļa nodevu iekasēšanai, alternatīvas degvielas izmantošanai un savienojamībai, labākas informācijas sniegšanu patērētājiem, spēcīgāku iekšējo tirgu un uzlabotus darba apstākļus kravu autopārvadājumu nozarē, kā arī pasākumi, ar kuriem likt pamatus sadarbīgai, savienotai un automatizētai mobilitātei³. Nākamo 12 mēnešu laikā šos priekšlikumus papildinās citi priekšlikumi, tostarp par automobiļu un vieglo kravas automobiļu, kā arī smago transportlīdzekļu emisiju standartiem pēc 2020. gada.

Mobilitātes kopumā un jo īpaši autotransporta nozīmē ir atspoguļota daudzos un dažādos citos ES politikas satvaros, kam ir izšķiroša ietekme. Tādas sekmīgas Junkera Komisijas prioritātes kā **Enerģētikas savienība, digitālais vienotais tirgus un darbvietu, izaugsmes un ieguldījumu programma** visas veicina transportu un mobilitāti. **Enerģētikas savienības stratēģijā**, ko pieņēma 2015. gada februārī⁴, pāreja uz energoefektīvu, dekarbonizētu transporta nozari ir noteikta kā viena no stratēģijas svarīgākajām darbības jomām, un 2016. gada novembra pasākumu paketē „Tīra enerģija visiem Eiropas iedzīvotājiem”⁵ bija ietverta rīcība mazoglekļa transporta degvielu ieviešanas paātrināšanai un elektromobilitātes atbalstīšanai. Pašlaik tiek īstenoti pasākumi, kas jau bija izklāstīti 2016. gada jūlijā pieņemtajā **Eiropas mazemisiju mobilitātes stratēģijā**⁶. Ieguldījumi infrastruktūrā saskaņā ar **Investīciju plānu Eiropai**⁷ ir spēcīgs stimuls tīrai, konkurētspējīgai un savienotai nākotnes mobilitātei Eiropā. Kā paredzēts **Eiropas sociālo tiesību pīlārā**⁸, taisnīgākas Eiropas veidošana un tās sociālās dimensijas stiprināšana ir šīs Komisijas būtiska prioritāte. Šie mērķi ir arī jāpiemēro mobilitātes nozarē un tiem ir jāatbalsta taisnīgs un labi funkcionējošs darba tirgus.

² COM(2015) 598.

³ Skatīt arī digitālā vienotā tirgus stratēģijas īstenošanas vidusposma pārskatu, COM(2017) 228.

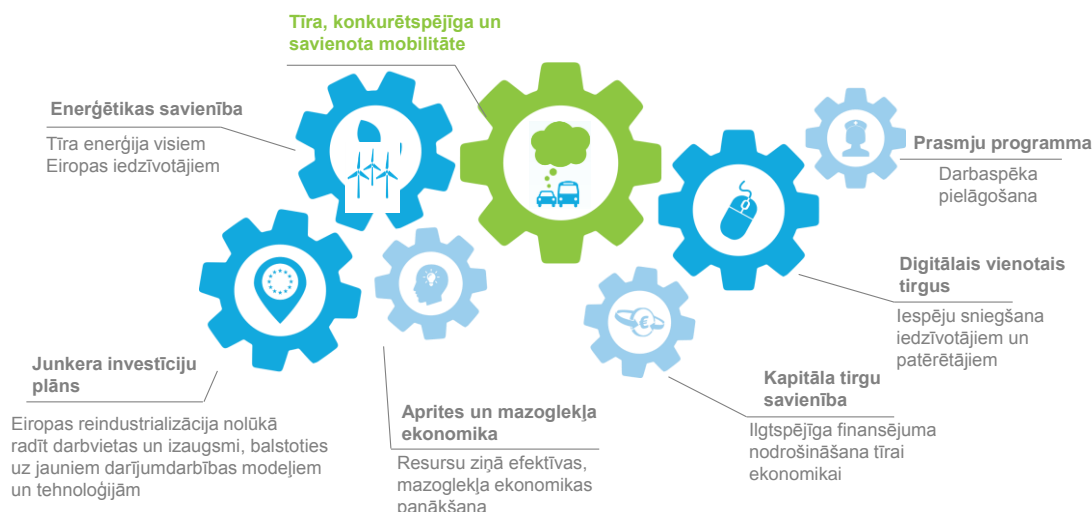
⁴ COM(2015) 80.

⁵ Saskaņā ar Atjaunojamo energoresursu direktīvas (COM/2016/0767) un Direktīvas par ēku energoefektivitāti (COM/2016/0765) ierosināto pārskatīšanu.

⁶ COM(2016) 501.

⁷ https://ec.europa.eu/commission/priorities/jobs-growth-and-investment/investment-plan_en.

⁸ COM(2017) 250.



2. BŪTISKAS TENDENCES UN PROBLĒMAS

Ilgtermiņa panākšana, turpinot pieaugt pieprasījumam

Sagaidāms, ka transporta aktivitāte Eiropā turpinās pieaugt. Tiek lēsts, ka no 2010. līdz 2050. gadam pasažieru transports pieaugs par aptuveni 42 %. Sagaidāms, ka kravu transports pieaugs par 60 %⁹. Tas vēl vairāk apgrūtinā ilgtspējīgas mobilitātes sistēmas panākšanu.

Mobilitāte šodien ir kļuvusi par lielāko ekonomikas nozari pasaulē. Eiropas Savienībā transporta un uzglabāšanas nozarē ir nodarbināti vairāk nekā 11 miljoni cilvēku, kas ir vairāk nekā 5 % no kopējā nodarbināto skaita¹⁰ un gandrīz 5 % no ES iekšzemes kopprodukta¹¹. Šī nozare veido aptuveni 20 % no ES eksporta uz ES galvenajiem tirdzniecības partneriem. Autotransports ir galvenais ES izmantotais transporta veids, kas veido gandrīz pusi no visām kravu transporta darbībām (gandrīz trīs ceturtdaļas tiek pārvadātas pa sauszemi), un ir dominējošais iedzīvotāju personīgās pārvietošanās veids¹². Tiek lēsts, ka ES autotransporta uzņēmumi tieši nodarbina aptuveni 5 miljonus cilvēku, kuri strādā aptuveni 915 000 uzņēmumos, galvenokārt mazos un vidējos uzņēmumos¹³.

Autotransporta radītie sastrēgumi noved pie apjomīgas neefektivitātes, kas tiek lēsta 1 % apmērā no ES iekšzemes kopprodukta (100 miljardi euro) un turpina pieaugt¹⁴. Autotransports arī būtiski palielina gaisa piesārņojumu, kas nopietni apdraud sabiedrības veselību. Sekas izjūt transporta lietotāji un jo īpaši iedzīvotāji Eiropas pilsētās, kurās nereti netiek izpildīti ES gaisa

⁹ Avots: Ietekmes novērtējums, kurš pievienots priekšlikumam direktīvai, ar ko groza Direktīvu 1999/62/EK par dažu infrastruktūru lietošanas maksas noteikšanu smagajiem kravas transportlīdzekļiem. Visas datu atsaucis ir pieejamas SWD (2017) 177, kas pievienots šim paziņojumam.

¹⁰ Eurostat darbaspēka apsekojums, 2016. gada dati, NACE H „Transports un uzglabāšana”.

¹¹ EUROSTAT valstu pārskati, 2014. gada dati, NACE H „Transports un uzglabāšana”.

¹² ES transporta 2016. gada dati: https://ec.europa.eu/transport/facts-fundings/statistics/pocketbook-2016_en.

¹³ Aplēses, pamatojoties uz Eurostat darījumdarbības strukturālo statistiku, 2014. gada dati, NACE H.

¹⁴ Pētījums par pilsētu mobilitāti — pilsētu rajonu pieejamības novērtēšana un uzlabošana (*Study on Urban Mobility – Assessing and improving accessibility of urban areas*), Eiropas Komisija, 2017. gads.

kvalitātes standarti¹⁵. Tam ir nopietnas sekas — ES gandrīz trīs reizes lielāks skaits cilvēku mirst pāragrā nāvē ar transportu saistīta piesārņojuma¹⁶ dēļ, nekā iet bojā ceļu negadījumos¹⁷, un miljoniem cilvēku cieš no elpvadū un sirds un asinsvadu slimībām visa mūža garumā.

Turklāt transports būtiski palielina Eiropas siltumnīcefekta gāzu emisijas, ieņemot otro vietu aiz enerģētikas nozares. Autotransports vien rada gandrīz piektdaļu no ES emisijām. Tādēļ mobilitātes nozare ir sevišķi nozīmīga ES centienos saglabāt impulsu virzībai uz mērķi panākt mazoglekļa ekonomiku. Transporta aktivitātei pieaugot, siltumnīcefekta gāzu emisijām ir jāsamazinās. Tas ir būtiski, lai sasniegtu ES 2030. gada enerģētikas un klimata mērķus. Turklāt Komisija ir ierosinājusi vērienīgu ES mērķi, proti, samazināt transporta radītās siltumnīcefekta gāzu emisijas par vismaz 60 % līdz 2050. gadam¹⁸. Līdzšinējie rezultāti ir bijuši vāji, un ir jāpaātrina centieni, lai panāktu šīs tendences kustību pretējā virzienā. Visuzskatāmāk to var redzēt autotransporta gadījumā, kur vajadzīga pāreja uz nulles emisijas transportlīdzekļiem.

Ilgspējīga mobilitāte nozīmē arī izsīkstošu resursu labāku izmantošanu. Saistībā ar izsīkstošu materiālu atkārtotu izmantošanu un izejmateriālu izmaksu ierobežošanu turpinās pieaugt aprites ekonomikas nozīme. Piemēram, akumulatoru pārstrāde varētu kļūt par jaunu darījumdarbības modeļu pamatu Eiropas autobūves nozarē.

Patērētāju rīcības un pieprasījuma tendenču izmaiņšana

Iedzīvotāju mobilitātes vajadzības pieaug, un mainās viņu attieksme pret mobilitāti. Aizvien biežāk mobilitāti uzskata par pakalpojumu, un patērētāji vēlas saņemt labāku kvalitāti, ērtības, elastīgumu un cenas pieejamību. Viņi vēlas viegli nomainīt dažādus transporta veidus un ērti piekļūt maršrutu informācijai. It sevišķi starp gados jaunākiem cilvēkiem mobilitātes pakalpojumu noma un kopīgošana iegūst aizvien lielāku popularitāti, un privāta transportlīdzekļa iegūšana īpašumā vairs nav tik iekārots mērķis.

ES iedzīvotāji vidēji gandrīz 10 stundas nedēļā pavada, izmantojot transportu, un ceļo vidēji 34,7 km dienā, ar transportu saistītām lietām tērējot 13 % no sava kopējā patēriņa¹⁹.

Ikdienas saskare ar satiksmes sastrēgumiem, Parīzes klimata nolīgums, krīze saistībā ar dīzeļdzinēju automobiļu radītajām emisijām, publiskās diskusijas par emisiju ietekmi un tādi politikas pasākumi kā transportlīdzekļu ierobežojumu zonas, lai demotivētu automobiļu izmantošanu pilsētu rajonos — tas viss ir krietni palīdzējis vairot patērētāju informētību par privātā transporta ietekmi uz gaisa kvalitāti, klimata pārmaiņām un veselību. Mūsdienās cilvēki vēlas izmantot tādas mobilitātes iespējas, kas vienlaikus uzlabo mobilitāti un palīdz cīnīties pret klimata pārmaiņām un gaisa piesārņojumu. Tomēr novecojoši un aizvien urbanizētāki iedzīvotāji Eiropai rada mobilitātes problēmas ne tikai pilsētās, bet arī saistībā ar sociālo iekļaušanu un savienojumiem lauku apgabalos.

¹⁵ ES tiesību aktos par apkārtējā gaisa kvalitāti un tīrāku gaisu Eiropai (Direktīva 2008/50/EK) ir noteiktas gaisa kvalitātes robežvērtības, ko nekur Eiropā nedrīkst pārsniegt, un noteikts dalībvalstu pienākums ierobežot kaitīgu gaisa piesārņotāju ietekmi uz iedzīvotājiem. Patlaban šīs robežvērtības ir pārsniegtas 23 no 28 ES dalībvalstīm un vairāk nekā 130 Eiropas pilsētās.

¹⁶ <https://www.eea.europa.eu/publications/air-quality-in-europe-2016>

¹⁷ http://ec.europa.eu/transport/facts-fundings/scoreboard/compare/people/road-fatalities_en

¹⁸ COM(2016) 501.

¹⁹ *Boston Consulting Group/IPSOS, Observatoire Européen des Mobilités Première édition Les attentes des Européens en matière de mobilité*, 2017. gada aprīlis: <http://www.ipsos.fr/decrypter-societe/2017-04-26-lundi-au-vendredi-europeens-passent-en-moyenne-9h35-se-deplacer>.

Nodarbinātība un konkurētspēja

Eiropas mobilitātes nozarei ir jāsaglabā savā pozīcija, ierindojoties starp labākajiem pasaulē. Ņemot vērā tās nozīmi saistībā ar darbvietām un izaugsmi, kā arī pieaugošo konkurenci pasaules mērogā, ES transporta nozarei ir jābūt inovāciju pārņemšanas un jaunu tehnoloģiju ieviešanas priekšgalā. Šajā pārmaiņu procesā ir pilnvērtīgi jāņem vērā šajā nozarē pastāvošie darba apstākļi un sociālās problēmas.

De karbonizācija, mazemisiju tehnoloģiju, piemēram, elektriskās spēka piedziņas transportlīdzekļiem, izmantošana un sadarbīgu, savienotu un lielā mērā automatizētu mobilitātes risinājumu ieviešana ir daži no aktuālākajiem uzdevumiem un svarīgākajām iespējām mūsu nākotnes mobilitātei. Tas pats attiecas uz tādu jaunu mobilitātes jēdzienu kā automobiļu koplietojums un jauni loģistikas optimizēšanas risinājumi rašanos.

Eiropas autobūves nozarē notiks strukturālas pārmaiņas, kas var būtiski pārveidot tās vērtību ķēdi, ieguldījumu prioritātes un tehnoloģiju izvēli, ietekmējot arī tās globālo konkurētspēju. Tas skars dažādus vērtību ķēdē iesaistītos dalībniekus – no izejmateriālu piegādātājiem, pārdevējiem un transportlīdzekļu ražotājiem līdz dīleriem un pēcpārdošanas pakalpojumiem, kā arī mobilitātes pakalpojumu sniedzējiem.

ES autobūves nozare nodrošina darbvietas 8 miljoniem iedzīvotāju un veido 4 % no ES bruto pievienotās vērtības, nodrošinot tirdzniecības bilances pārpalikumu 120 miljardu euro apmērā²⁰. ES ir viens no pasaules lielākajiem mehānisko transportlīdzekļu ražotājiem, un šī nozare ir lielākais privātais ieguldītājs pētniecībā un izstrādē, uzsverot tās globālo vadošo pozīciju tehnoloģiju jomā. Lai gan galīgā montāža aizvien biežāk tiek veikta tuvu tirgiem ārpus ES, vērtību ķēdes vērtīgākie posmi, piemēram, pētniecība un izstrāde, dizains vai mārketing, joprojām lielākoties norisinās Eiropā.

Prasmju pārmaiņas

Lai sekmētu tehnoloģiju attīstību un izmantotu tās sniegtos ieguvumus, ES mobilitātes nozares darbaspēkam ir vajadzīgs piemērotu prasmju kopums. Jau šobrīd tas nozarei sagādā lielu problēmu. Tīri, savienoti un automatizēti transportlīdzekļi ietekmē darbietilpīgumu ražošanas jomā, un attiecīgi ir vajadzīgas jaunas prasmes, piemēram, saistībā ar elektrodzinēju montāžu vai akumulatoru, skaitļošanas vai sensoru aprīkojuma ražošanu, un, lai gan ir sagaidāms, ka darbvietu skaits inženierijas jomā turpinās pieaugt, šiem procesiem aizvien vairāk ir nepieciešamas padziļinātas IT prasmes. Savukārt automatizēta braukšana var būtiski ietekmēt darbaspēku un nozīmēt, ka vidējā termiņā līdz ilgtermiņā būs vajadzīga pārkvalificēšanās, piemēram, tādu profesiju gadījumā kā kravas automobiļu vadītāji. Šī tendence ir jāparedz un šajā saistībā ir jāveido spēcīgāks sociālais dialogs, kā arī jāatbalsta mehānismi, lai palīdzētu cilvēkiem pēc iespējas labāk izmantot šīs jaunās iespējas.

Ceļu satiksmes drošība

Lai gan pēdējās desmitgadēs ir panākts ievērojams progress, padarot ES par drošāko autotransporta reģionu pasaulē, lielais skaits nāves un smagu miesas bojājumu gadījumu joprojām rada lielas cilvēku ciešanas un nepieņemamas ekonomiskās izmaksas, kas tiek lēstas

²⁰ Eiropas Komisija, Iekšējā tirgus, rūpniecības, uzņēmējdarbības un MVU ģenerāldirektorāts, *Autobūves nozare (Automotive Industry)*, pieejams: https://ec.europa.eu/growth/sectors/automotive_en.

100 miljardu euro apmērā gadā. Uz ES ceļiem 2016. gadā dzīvību zaudēja 25 500 cilvēku un 135 000 cilvēku guva smagus miesas bojājumus²¹.

Digitālās mobilitātes revolūcija

ES mobilitātes nozarei ir jāizmanto digitālo tehnoloģiju sniegtās iespējas. Savienojumi un sociālie plašsaziņas līdzekļi liek mainīties tradicionālajiem mobilitātes jēdzieniem. Attīstās jauni darījumsdarbības modeļi, kas ļauj piedāvāt inovatīvus mobilitātes pakalpojumus, tostarp jaunas tiešsaistes platformas kravu pārvadājumiem, automobiļu koplietojumam un velosipēdu koplietojuma pakalpojumiem vai viedtālrunu lietotnes, kas piedāvā reāllaika analītiku un datus par satiksmes apstākļiem²².

Digitālās tehnoloģijas arī pārveido pašus transportlīdzekļus. Tie kļūst aizvien „viedāki”, jo ir pieejami jauni borta savienojamības un sadarbības pakalpojumi un iespējama plašāka automatizācija. Pašlaik lieli ieguldījumi tiek veikti bezvadītāja transportlīdzekļos. Automatizēti transportlīdzekļi būs atkarīgi no drošas datu apmaiņas starp transportlīdzekļiem un starp transportlīdzekļiem un ceļa infrastruktūru, kam savukārt būs vajadzīga pietiekama un stabila tīkla jauda, lai miljoniem transportlīdzekļu varētu vienlaikus mijiedarboties.

Ieguldījumu vajadzības infrastruktūrā

Kopš pasaules ekonomikas krīzes, Eiropas Savienībā ieguldījumu līmenis infrastruktūrā, piemēram, transportā, enerģētikā un digitālajās tehnoloģijās, ir bijis zems. Tas ir kavējis ES mobilitātes sistēmas modernizāciju. Kopīgajiem un koordinētajiem Eiropas līmeņa centieniem, kuri nesēn tika pastiprināti, pateicoties Investīciju plānam Eiropai²³, ir jāpanāk šīs lejupējās tendences augšupeja.

Starptautiskais Valūtas fonds lēš, ka izdevumu par tradicionālo infrastruktūru 1 % palielinājums nodrošina iekšzemes kopprodukta pieaugumu par 1,5 procentpunktiem²⁴.

Pilnībā automatizētai braukšanai būs vajadzīga jauna telekomunikāciju un satelīta infrastruktūra un pakalpojumi pozicionēšanai un komunikācijai starp transportlīdzekļiem. Piektās paaudzes mobilie (5G) sakari²⁵ un *Galileo* pakalpojumi piedāvā nozīmīgu iespēju nodrošināt šādas vajadzības. Autonomai braukšanai un tūriem transportlīdzekļiem būs vajadzīga integrēta infrastruktūras plānošana un ieguldījumi, lai aprīkotu ceļus ar vajadzīgajām telekomunikācijām un uzlādes infrastruktūru, piemēram, elektrotransportlīdzekļiem, kā arī lai nodrošinātu kvalitatīvus ceļa datus, piemēram, augstas izšķirtspējas digitālajām kartēm, un pilnībā sadarbspējīgas borta iekārtas.

Tiek lēsts, ka ir vajadzīgi 740 miljardi euro, lai līdz 2030. gadam pabeigtu Eiropas transporta pamattīkla koridorus²⁶, izveidojot patiesu Eiropas vienoto transporta telpu, atbalstot ES vienoto tirgu un dekarbonizāciju un pilnvērtīgi izmantojot digitalizāciju. ES transporta infrastruktūras (kopā Eiropas transporta tīkla (*TEN-T*) visaptverošajai tīklu sistēmai un pilsētu transportam) kopējie ieguldījumi tiek lēsti 130 miljardu euro apmērā gadā, kas kopumā saskan

²¹ http://ec.europa.eu/transport/facts-fundings/scoreboard/compare/people/road-fatalities_en.

²² COM(2016) 356, COM(2016) 288.

²³ https://ec.europa.eu/commission/priorities/jobs-growth-and-investment/investment-plan_en.

²⁴ SVF ekonomikas attīstības perspektīvas, 2014. gada oktobris.

²⁵ COM(2016) 588.

²⁶ *TEN-T* pamattīkla koridora Eiropas koordinātoru darba plāni: https://ec.europa.eu/transport/themes/infrastructure/ten-t-guidelines/corridors_en.

ar vēsturisko līmeni aptuveni 1 procenta no IKP apmērā²⁷. Būs vajadzīgi papildu ievērojami ieguldījumi, lai risinātu pašreizējas infrastruktūras uzturēšanas nepilnības, kas sastopamas lielākajā daļā ES dalībvalstu. Lai mobilizētu šos milzīgos transporta ieguldījumus, būs vajadzīgi ievērojami un apvienoti centieni gan no privātā, gan valsts sektora puses.

3. MOBILITĀTE EIROPĀ 2025. GADĀ

Eiropai ir jānosaka vērienīgs mērķis strauji virzīties uz tīras, konkurētspējīgas un savienotas mobilitātes sistēmas ieviešanu līdz 2025. gadam, kas ietvertu visus transporta veidus. Tai ir jāaptver visa Savienība, savienojot to ar kaimiņvalstīm un pasauli. Un tai ir jāļauj ikvienam ērti pārvietoties pilsētās un starp tām un lauku apgabaliem, nezaudējot savienojamību. Tāpat šīs sistēmas pamatā ir jābūt nozarei, kas ir pasaules ražošanas un pakalpojumu sniedzēju līderis.

Šā vērienīgā mērķa īstenošanai ir vajadzīga **integrēta pieeja** ES, valstu, reģionālajā un vietējā līmenī, aptverot daudzas dažādas politikas jomas. ES līmenī ir vajadzīgs mērķtiecīgs kopīgu **noteikumu un standartu** kopums ar plašiem **atbalsta pasākumiem**²⁸. Tie ietver infrastruktūras ieguldījumus, pētniecības un inovācijas projektus, pārrobežu izmēģinājumus sadarbības ieviešanas nolūkā un ieinteresēto personu sadarbības platformas.

Visi šie savstarpēji pastiprinošie pasākumi ir jāapvieno vienā uz nākotni vērstā mobilitātes programmā. Programma ir koncentrēta uz jomām, kurās ES var panākt patiesas pārmaiņas, nodrošinot **tīru, konkurētspējīgu un savienotu mobilitāti visiem iedzīvotājiem**. Tās uzmanība galvenokārt ir vēsta uz autotransporta būtisko ieguldījumu šajā Eiropas mobilitātes redzējumā 2025. gadam.

3.1. Pārejas paātrināšana uz tīru un ilgtspējīgu mobilitāti

ES ir jāpaātrina Eiropas pāreja uz nulles emisiju mobilitāti. Tādēļ Savienībai ir vajadzīgs vispusīgs tiesiskais regulējums, kas ietver rīcību attiecībā uz tīrām tehnoloģijām, izmantojot pilnveidotus emisiju standartus, un uz mazoglekļa degvielām²⁹, vienlaikus nodrošinot augstu drošuma un drošības līmeni. Turklāt viedas ceļa nodevu iekasēšanas, labākas patērētāju informācijas agrīna ieviešana un atbalsts valstu un pašvaldības iestāžu pasākumiem nodrošinās lielus ieguvumus konkurētspējas, vides aizsardzības un sabiedrības veselības ziņā.

Ilgtspējīgas mobilitātes veicināšana ar pilnveidotiem emisiju standartiem

Reaģējot uz neseno krīzi saistībā ar automobiļu emisijām un tās radītajām lielajām bažām sabiedrībā, Komisija ir īstenojusi ātru un vispusīgu rīcību, lai nodrošinātu efektīvu kontroli un pārredzamību patērētājiem. Ir iesniegts priekšlikums jaunam, stingram **ES tipa**

²⁷ Avots: ESAO – ITF (2016).

²⁸ Detalizētāks atspoguļojums ir sniegts SWD (2017) 177, kas pievienots šim paziņojumam.

²⁹ COM(2016) 767.

apstiprināšanas regulējumam³⁰, kas ir viens no vairākiem ES pasākumiem, kuri paredzēti, lai atjaunotu patērētāju uzticēšanos autobūves nozarei un lai atjaunotu uzticēšanos regulatīvajai sistēmai. Tagad mums ir ātri jāvienojas ar Eiropas Parlamentu un Padomi, lai ieviestu šo vērienīgo un patiešām vajadzīgo tiesību aktu. Turklāt ir ieviestas jaunas testēšanas procedūras, lai testētu automobiļu emisijas reālos braukšanas apstākļos, kā arī laboratorijā, un šīs procedūras piemēros jaunu tipu transportlīdzekļiem, sākot no 2017. gada septembra.

Paātrinās pasaules mēroga inovācijas un konkurence, un autobūves nozarē notiek pārmaiņas pašos pamatos. Eiropai ir jānosaka tāda pieeja, kas nodrošinās, ka Eiropas autobūves vērtību ķēdei arī turpmāk būs vadošā pozīcija pasaules mērogā, kāda tai ir šobrīd.

ES mēroga oglekļa dioksīda emisiju standarti ir spēcīgs inovāciju un efektivitātes dzinulis un sekmēs konkurētspējas nostiprināšanu, kā arī bruģēs ceļu nulles emisiju un mazemisiju transportlīdzekļiem tehnoloģiski neitrālā veidā. Komisija ir sākusi strādāt pie **automobiļu un vieglo kravas automobiļu oglekļa dioksīda standartu pēc 2020./2021. gada pārskatīšanas**. Tiek pārskatīti tādi risinājumi, kas ietver konkrētus mērķus attiecībā uz zemu un/vai nulles emisiju transportlīdzekļiem. Tāpat Komisija izskata ES standartus **smagajiem transportlīdzekļiem**. Šos priekšlikumus ir paredzēts iesniegt attiecīgi šā gada beigās un 2018. gada pirmajā pusē. Tie balstīsies uz modernizētām testēšanas procedūrām, kas ir pietuvinātas reālajām emisijām.

Pirms jaunu oglekļa dioksīda robežvērtību noteikšanas smagajiem transportlīdzekļiem Komisija ierosina stingru sertifikācijas procedūru oglekļa dioksīda emisiju un degvielas patēriņa novērtēšanai kopā ar šādu sertificētu datu uzraudzības un paziņošanas sistēmu. Šie pasākumi palielinās pārredzamību patērētājiem, kā arī palīdzēs diferencēt ceļa nodevu iekasēšanu no lietotājiem.

Smago transportlīdzekļu, piemēram, kravas automobiļu, autobusu un tūristu autobusu, emisijas pašlaik veido aptuveni ceturtdaļu no autotransporta radītajām oglekļa dioksīda emisijām, un tiek prognozēts, ka laikposmā no 2010. līdz 2030. gadam tās pieaugs par līdz 10 %, tomēr ES tām vienalga nepiemēro degvielas patēriņa efektivitātes standartus pretēji tam, kā tas ir citos pasaules reģionos³¹.

Komisija arī izskata, kā ātri un optimāli izmantot esošos noteikumus **tiesību aktos par smago transportlīdzekļu svaru un izmēriem**, lai uzlabotu degvielas patēriņa efektivitāti un oglekļa dioksīda emisiju rādītājus attiecībā pret aerodinamiku³².

Pārejas veicināšana uz mazoglekļa ekonomiku ir ES kohēzijas politikas prioritāte. Tas paredz aptuveni 39 miljardu euro atbalsta sniegšanai pārejai uz energoefektīvu, dekarbonizētu transporta nozari, kas savukārt ietver 12 miljardus euro ieguldīšanai mazoglekļa, multimodālā un ilgtspējīgā pilsētu mobilitātē.

Iespēju sniegšana patērētājam izdarīt informētu izvēli

Ir svarīgi, lai patērētājiem tiktu sniegta pārredzama un precīzāka informācija par transportlīdzekļu emisiju rādītājiem. Jaunais emisiju standartu regulējums nodrošinās iespējas īstenot tādus pasākumus kā labākas informācijas sniegšana patērētājiem jomās, uz ko attiecas

³⁰ COM(2016) 031.

³¹ Avots: 2016. gada ES atsaucis scenārijs: enerģētikas, transporta un siltumnīcefekta gāzu emisijas — tendences līdz 2050. gadam (*EU Reference Scenario 2016: Energy, Transport and GHG Emissions – Trends to 2050*).

³² Direktīva (ES) 2015/719.

automobiļu marķēšana³³, un ļaus dalībvalstīm labāk pielāgot savus fiskālos pasākumus un pašvaldību iestādēm tos izmantot tīras mobilitātes veicināšanas shēmās. Šajā nolūkā šā gada *LIFE* uzaicinājums iesniegt priekšlikumus³⁴ atbalsta arī tādus projektus, kas sniedz patērētājiem iespējas gūt labumu no reāliem degvielas patēriņa ietaupījumiem un pieņemt informētus iegādes lēmumus attiecībā uz automobiļiem ar mazpiesārņojošām emisijām.

Jau šobrīd daudzas Eiropas **pilsētas** ir izlēmušas saskaņoti risināt problēmas, ko rada **klimate pārmaiņas, sastrēgumi un gaisa piesārņojums**. Tās ir apņēmušās ieguldīt tīrā sabiedriskajā transportā un veicina aktīvus un ilgtspējīgus transporta veidus, ko atbalsta **multimodālas maršrutu informācijas pakalpojumi**, kuri lietotājiem piedāvā dažādas mobilitātes iespējas, tostarp velosipēdu un automobiļu koplietojuma shēmas. Dažas pilsētas ievieš vai izskata iespēju ieviest transportlīdzekļu piekļuves ierobežojumus, cenšoties samazināt autotransporta radīto augsto gaisa piesārņojuma līmeni. Komisija uzrauga šīs iniciatīvas, uzturot ciešu dialogu ar pilsētām un dalībvalstīm³⁵, jo īpaši, lai nodrošinātu, ka visi vadītāji var piekļūt attiecīgajai **informācijai**. Papildu pasākumi varētu ietvert **norādījumus pilsētām par transportlīdzekļu piekļuves ierobežojumiem pilsētu rajonos**, savukārt ES intelektisko transporta pakalpojumu specifikāciju³⁶ efektīva īstenošana sevišķi nodrošinās, ka publiskās pārvaldes iestādes lietotājiem sniedz šādu precīzu reāllaika maršrutu informāciju.

Viedu ceļa nodevu iekasēšana

No ceļu lietotājiem iekasētie ieņēmumi var nodrošināt svarīgu ieguldījumu infrastruktūrai vajadzīgajā finansējumā, un korekcijas, lai atspoguļotu lietojumu un emisijas, var palīdzēt paātrināt inovāciju, piemēram, tīro tehnoloģiju jomā. Aizvien lielāks skaits ES dalībvalstu ievieš dažādu veidu **ceļa nodevu iekasēšanu**.

Komisija uzskata, ka ceļa nodevu iekasēšana, pamatojoties uz attālumu (nevis laiku), labāk atspoguļo faktisko lietojumu, emisijas un piesārņojumu, tādēļ **ierosina pielāgot ceļu nodevu iekasēšanas tiesisko regulējumu**, lai risinātu šo jautājumu³⁷. Šie pielāgojumi paplašinās regulējuma darbības jomu, ietverot tūristu autobusus un vieglos transportlīdzekļus, tostarp automobiļus, atbalstīs pāreju uz principu „lietotājs un piesārņotājs maksā” attiecībā uz visiem transportlīdzekļiem un modernizēs ceļa nodevu iekasēšanas metodes. Gaisa piesārņojuma ārējo izmaksu ietveršana ceļa nodevās, diferencēta nodevu iekasēšana atkarībā no emisiju rādītājiem un labvēlīgāki nosacījumi nulles emisiju transportlīdzekļiem motivēs un atlīdzinās tiem, kas iegulda tīrākos transportlīdzekļos.

Arī sastrēgumus pilsētu rajonos var risināt ar viedu ceļa nodevu iekasēšanu, un Komisija ierosina atjaunināt noteikumus, lai būtu iespējams noteikt visiem transportlīdzekļiem piemērojamas noslogotības nodevas. Nākamajā posmā būtu pakāpeniski jāpārstāj piemērot vinjetes, aizstājot tās ar sistēmām, kuras balstās uz lietojumu, un līdz 2023. gadam sākot ar smagajiem kravas transportlīdzekļiem.

Publiskais iepirkums kā tīra transporta tirgus dzinulis

³³ C(2017) 3525.

³⁴ <http://ec.europa.eu/environment/life/funding/life2017/index.htm>.

³⁵ Komisija 2017. gada novembrī atklās Eiropas tīra gaisa forumu, kas it sevišķi koncentrēs uzmanību uz pilsētām un konkrētiem piemēriem par tīru un efektīvu mobilitātes sistēmu sekmīgu izstrādi un ieviešanu.

³⁶ Direktīva 2010/40/ES.

³⁷ COM(2017) 275, COM(2017) 276.

Lai labāk veicinātu **publiskā iepirkuma** izmantošanu nolūkā stimulēt inovatīvu un mazemisiju produktu tirgu izveidi, Komisija plāno 2017. gada beigās pārskatīt ES tiesību aktus par tīriem transportlīdzekļiem³⁸. Tā kā būtisku daļu publiskā iepirkuma īsteno vietējās un pašvaldības iestādes, sabiedriskā transporta transportlīdzekļiem, piemēram, autobusiem, ir sevišķi lielas iespējas izmantot mazemisiju alternatīvas. Ir pieejams ES līdzfinansējums, piemēram, no Eiropas Reģionālās attīstības fonda³⁹.

Tīrāka un viedāka mobilitāte pilsētās

Lai sekmētu ilgtspējīgas un efektīvas pilsētu mobilitātes attīstību, Komisija 2017. gada janvārī **ES pilsētprogrammas**⁴⁰ ietvaros uzsāka pilsētu mobilitātes partnerību starp ES, valstu valdībām, pašvaldību iestādēm un citām ieinteresētajām personām. Šī partnerība būs vērsta uz sabiedrisko transportu, vidi saudzējošu mobilitāti un pieejamību (tādu grupu vajadzībām kā personas ar invaliditāti, vecāka gadu gājuma cilvēki un mazi bērni), efektīvu transportu ar labiem vietējiem un reģionālajiem savienojumiem un to, kā pilsētu mobilitāti var īstenot tā, lai Eiropas pilsētās nodrošinātu augstus gaisa kvalitātes standartus⁴¹. Mērķis ir izstrādāt rīcības plānu, ko sāks īstenot 2018. gadā, izmantojot priekšrocības, kuras sniedz pieredze, kas uzkrāta, īstenojot vairākus *CIVITAS* projektus un ilgtspējīgas pilsētu mobilitātes plānus, kuri līdz šim ir izstrādāti⁴².

3.2. Taisnīga un konkurētspējīga iekšējā tirgus nodrošināšana autotransportam

ES ir jānodrošina taisnīgs un konkurētspējīgs iekšējais tirgus autotransportam, ņemot vērā šīs nozares nozīmi Savienības ekonomikai un sabiedrībai. ES nozarei ir jābalstās uz savu spēcīgo konkurētspēju ar transportu saistītas ražošanas un pakalpojumu jomā. Svarīgi ir ņemt vērā sociālo dimensiju.

Vienlīdzīgu konkurences apstākļu nodrošināšana kravu autopārvadājumiem

Tādēļ Komisija pārskata **ES noteikumus par piekļuvi kravu autopārvadājumu tirgum un par nomas transportlīdzekļiem**⁴³, lai nodrošinātu atbilstīgi vienlīdzīgus konkurences apstākļus starp pārvadātājiem, samazinot nevajadzīgu un tukšu braucienu skaitu un uzlabojot noteikumu saprotamību, lai novērstu tirgus sadrumstalotību un panāktu labāku piemērošanu. Nevajadzīgu un apgrūtinošu administratīvo prasību (piemēram, prasība iepriekš paziņot par kabotāžas⁴⁴ noteikumu skaitu) un piemērošanas prakses atcelšana vēl vairāk samazinās izmaksas un uzlabos tirgus nosacījumus.

Tiek lēsts, ka Komisijas priekšlikums ļautu uzņēmumiem ietaupīt aptuveni 3–5 miljardus euro 2020.–2035. gada periodā⁴⁵.

³⁸ Direktīva 2009/33/EK.

³⁹ Sīkākai informācijai skatīt SWD(2017) 177.

⁴⁰ <https://ec.europa.eu/futurium/en/node/1829>.

⁴¹ Konkrēti, pilsētu mobilitātes un gaisa kvalitātes partnerības nodrošinās konkrētus risinājumus, balstoties uz labāko praksi no visas Eiropas.

⁴² <http://civitas.eu/>. Sīkākai informācijai skatīt arī SWD(2017) 177.

⁴³ COM(2017) 281, COM(2017) 282.

⁴⁴ Parasti definēta kā preču vai pasažieru transports starp divām vietām vienā un tajā pašā valstī, ko veic transporta operators no citas valsts.

⁴⁵ SWD(2017) 194 un SWD(2017) 195.

Komisija arī pārskata ES noteikumus par **autobusiem** un **tūristu autobusiem**, lai nodrošinātu vienlīdzīgus konkurences apstākļus visiem pārvadātājiem un labākas maršrutu iespējas patērētājiem⁴⁶.

Sociālā regulējuma un nodarbinātības apstākļu uzlabošana

Turklāt Komisija pieņem vairākus pasākumus, kuru mērķis ir uzlabot **sociālo tiesību aktu autotransporta jomā** piemērošanu, lai nodrošinātu iekšējā tirgus efektīvu darbību un uzlabotu sociālos apstākļus starptautiskā transporta jomā strādājošajiem šoferiem, kas patlaban ir neapmierinoši⁴⁷. Tirgus piekļuves pasākumi ir jāveic kopā ar tādu rīcību, kas nodrošina juridisko noteiktību un sociālo noteikumu efektīvāku piemērošanu. Šie pasākumi pievērsīsies problemātiskajai „pastkastīšu uzņēmumu” praksei, sarežģītiem un nepārredzamiem darījumdarbības modeļiem, novērsīs nelikumīgu kabotāžu un apkaros nelikumīgu nodarbinātības praksi. Mērķis ir nodrošināt augstu sociālās aizsardzības līmeni visiem transporta nozares darba ņēmējiem Savienībā, vienlaikus novēršot sadrumstalotību un likvidējot administratīvos slogus uzņēmumiem. Nodrošinot efektīvas administratīvās procedūras (piemēram, pieņemot elektronisko dokumentu izmantošanu un veicot pārbaudes ar tahogrāfa datu palīdzību), šie pasākumi arī garantēs vienlīdzīgus konkurences apstākļus, labāku pakalpojumu nepārtrauktību ES un mazākas izmaksas un maršrutu ilgumus.

Kā paredzēts tiesību aktos, Komisija ierosina panākt lielāku skaidrību attiecībā uz ES noteikumu piemērošanu saistībā ar **darba ņēmēju norīkošanu**⁴⁸ autotransporta nozarē. Komisija ierosina apstiprināt, ka uz visiem kabotāžas pārvadājumiem jāattiecinā vietējie noteikumi par atalgojumu. Tas arī risinās jautājumu par minimālās algas tiesību aktu samērīgu un efektīvu piemērošanu starptautiskiem pakalpojumiem un ievieš pilnveidotu izpildes nodrošināšanas sistēmu. Tāpat tā ierosina pasākumus nolūkā garantēt, lai šoferi varētu ļoti regulāri atgriezties mājās un viņiem vienmēr tiktu nodrošināta adekvāta izmitināšana viņu iknedēļas atpūtai. Komisija apspriedīsies ar sociālajiem partneriem par priekšlikumiem attiecībā uz lielāku skaidrību un elastīgumu saistībā ar vidējā darba laika aprēķināšanu⁴⁹. Rezultātā tiks panākts gan lielāks sociālais taisnīgums, gan Eiropas kravu autopārvadājumu nozares uzlabota ilgtermiņa konkurētspēja.

Labāka atbilstība un piemērošana, pateicoties viedām digitālajām tehnoloģijām

Borta digitālās iekārtas, piemēram, **digitālais tahogrāfs**, ko izmanto kravu autopārvadātāji, var aizsargāt darbinieku darba apstākļus, nodrošināt mazāk apgrūtinātos veidus, kā kontrolēt atbilstību ES tiesību aktiem, kā arī tām var būt konkrēta nozīme diferencētu ceļa nodevu shēmu piemērošanā, tādējādi sekmējot jaunu mobilitātes pakalpojumu attīstību. Komisija ierosina pasākumus, lai popularizētu šādus digitālos risinājumus gan sadarbspējīgai ceļa nodevu iekasēšanai (**Eiropas elektroniskā ceļa nodevu iekasēšanas sistēma**⁵⁰), gan sociālo noteikumu piemērošanas kontrolēšanai un administratīvo formalitāšu vienkāršošanai operatoriem (paātrināta **digitālo tahogrāfu**⁵¹ ieviešana, sistemātiskāka e-dokumentu izmantošana, informācijas apmaiņa starp valstu izpildes iestādēm, izmantojot pilnveidotas, savstarpēji savienotas vai kopīgas datubāzes, kā rezultātā tiek rasti "vienas pieturas sistēmas"

⁴⁶ Regula (EK) Nr. 1073/2009.

⁴⁷ COM(2017) 278.

⁴⁸ Direktīva 96/71/EK (pašlaik Eiropas Parlamentā un Padomē tiek apspriesta ierosinātā pārskatīšana).

⁴⁹ C(2017) 3815.

⁵⁰ COM(2017) 280.

⁵¹ COM(2016) 381.

risinājumi). Pasākumi arī nodrošinās, ka šīs tehnoloģijas tiek pienācīgi pielāgotas, lai pilnībā izmantotu jaunās intelektiskās transporta sistēmas.

Atbalsts prasmju pārmaiņām

Komisija ar savu **nozaru sadarbības plānu prasmju jomā**, ko īsteno jaunās **Prasmju programmas Eiropai**⁵² ietvaros, atbalsta nozaru partnerības tieši autobūves nozarē. Tas sekmē sadarbību starp darba devējiem, arodbiedrībām, kā arī izglītības un apmācības iestādēm, lai noteiktu un pievērstos prasmju neatbilstībām un lai izstrādātu prasmju stratēģijas un atjauninātu mācību programmas un apmācību moduļus. Lai atbalstītu šādu nozaru partnerību darbu, Komisija savas *Erasmus+* programmas ietvaros 2017. gada janvārī publicēja uzaicinājumu iesniegt priekšlikumus.

Ceļu satiksmes drošība

Visiem iesaistītajiem dalībniekiem ir jāīsteno darbības, lai samazinātu nepieņemami lielās ciešanas un ekonomiskās izmaksas, ko rada nāves un miesas bojājumu gadījumi uz ceļiem. Šajā saistībā ir nozīme gan tiesiskajam regulējumam, gan tehnoloģijām un infrastruktūrai, un ceļu satiksmes drošību var arī uzlabot jaunā mijiedarbība starp infrastruktūru un transportlīdzekļiem, palīdzot sasniegt vērienīgo mērķi par „cietušo skaitu nulles apmērā līdz 2050. gadam”.

Savienota un automatizēta braukšana⁵³ un progresīvas autovadītāja palīdzības sistēmas var palielināt drošumu, kompensējot cilvēcisko faktoru un cilvēka neuzmanību, kas izraisa daudzus ceļu satiksmes negadījumus. Līdz 2017. gada beigām Komisija pabeigs **pārskatīt automobiļu, kravas automobiļu un autobusu vispārīgās drošības prasības**, kas noteiktas saskaņā ar tipa apstiprināšanas regulējumu, lai tās modernizētu nolūkā atspoguļot jaunākos tehnoloģiju sasniegumus⁵⁴.

Komisija arī pārskata ES tiesību aktus **par ceļu infrastruktūras un tuneļu drošumu**, kuri piemērojami Eiropas transporta tīklam, lai novērtētu, vai drošuma standarti būtu jāpaaugstina⁵⁵.

3.3. Digitalizācijas, automatizācijas un intelektisko mobilitātes pakalpojumu izmantošana

ES ir jāizmanto digitalizācijas un automatizācijas piedāvātās iespējas, lai izveidotu efektīvu un savstarpēji savienotu mobilitātes sistēmu, kas lietotājiem nodrošina drošus, pievilcīgus, intelektiskus, nepārtrauktus un aizvien lielākā mērā automatizētus mobilitātes risinājumus. Digitalizācija palīdz palielināt transporta un loģistikas operāciju efektivitāti, uzlabojot satiksmes plūsmas un optimizējot infrastruktūras izmantošanu, kā arī samazinot administratīvos slogus pārvadātājiem un ļaujot labāk apvienot sabiedrisko transportu ar

⁵² COM(2016) 381.

⁵³ Sīkākai informācijai skatīt SWD(2017) 177.

⁵⁴ Regula (EK) Nr. 661/2009. Starptautiskā līmenī ANO Elektrotransportlīdzekļu drošuma vispārējo tehnisko noteikumu pieņemšana, kas paredzēta 2017. gada novembrī, sekmēs vienotu tiesisko regulējumu tādās valstīs kā Ķīna, Japāna, Koreja un ASV.

⁵⁵ Direktīva 2004/54/EK.

privāto transportu. Tā arī veicina transporta dekarbonizāciju, sekmējot pāreju uz tīrākiem transporta veidiem un augstākus vieglo transportlīdzekļu izmantojuma rādītājus.

Sadarbīga, savienota un automatizēta mobilitāte

Īstenojot plašu klāstu politikas, regulatīvu un valsts atbalsta darbību, kā arī ieinteresēto personu platformas sadarbībā ar dalībvalstīm un nozari, Komisija atbalsta **daļēji automatizētu un savienotu masu tirgus transportlīdzekļu koordinētu ieviešanu līdz 2020. gadam**. Lai šos jaunus pakalpojumus darītu pieejamus, būtiska nozīme būs koordinētai pieejai attiecībā uz spektra pārvaldību un **5G tehnoloģiju** ieviešanai⁵⁶.

Joprojām ir jāatrisina lieli sarežģījumi, lai panāktu augstāka līmeņa automatizāciju un ieviestu sakaru tehnoloģiju nākamās paaudzes. Plaša apmēra testēšanai uz autoceļiem ir būtiska nozīme tehnoloģiju progresā panākšanā, sadarbības sekmēšanā starp dažādajiem iesaistītajiem dalībniekiem un sabiedrības atbalsta veicināšanā. Vairākās dalībvalstīs šādi testi jau ir iespējami, un tos atbalsta šim jautājumam veltīti uzaicinājumi pamatprogrammas „Apvārsnis 2020” ietvaros. Nodomu vēstulē par savienotu un automatizētu braukšanu (kas parakstīta 2017. gada 23. martā) 27 ES dalībvalstīs, Norvēģijā un Šveicē apņēmas pastiprināt sadarbību pie pārrobežu posmiem, maršrutiem un koridoriem, uz kuriem varētu veikt pētījumus, testus un liela mēroga demonstrējumus saistībā ar ceļu satiksmes drošību, datu pieejamību, kvalitāti un atbildību.

Kā **GEAR 2030 augsta līmeņa grupa**⁵⁷ konstatējusi savos pirmajos ieteikumos par automatizētiem transportlīdzekļiem, kas sagaidāmi līdz 2020. gadam⁵⁸, šo transportlīdzekļu laišana ES tirgū ir jau iespējama saskaņā ar pašreizējo ES tipa apstiprināšanas regulējumu, veicot *ad-hoc* transportlīdzekļu drošuma novērtējumu. *GEAR 2030* galīgajā ziņojumā (ko publicēs 2017. gada novembrī) būs ietverti ilgtermiņa ieteikumi par transportlīdzekļu augstāka līmeņa automatizāciju, kā sagaidāms līdz 2030. gadam. Paralēli nozīmīgs starptautiskā līmeņa darbs norisinās Apvienoto Nāciju Organizācijas Eiropas Ekonomikas komisijā, piedaloties ES dalībvalstīm un Komisijai.

L3PILOT⁵⁹ ir nozīmīgs demonstrējumu pilotprojekts, ko īsteno pamatprogrammas „Apvārsnis 2020” ietvaros un kas sāksies 2017. gada vasarā. Tas būs vērsts uz liela mēroga izmēģinājumiem ar dažādām automatizētās braukšanas funkcijām vieglajiem transportlīdzekļiem.

Saistībā ar datu ekonomikas darba virzienu **digitālā vienotās tirgus stratēģijas** ietvaros Komisija ir pievērsusies svarīgākajiem jautājumiem, tostarp par atbildību, un datu kopīgošanas un īpašumtiesību noteikumiem, kas ir ļoti aktuāli automatizētas braukšanas attīstībai⁶⁰.

Aizvien lielākā mērā sadarbīgu, savienotu un automatizētu transportlīdzekļu ieviešanas paplašināšanās nozīmē, ka ir vajadzīgas sadarbīgas intelektiskās transporta sistēmas, lai transportlīdzekļi varētu uzturēt tiešus sakarus cits ar citu, ar satiksmes signāliekārtām un

⁵⁶ COM(2016) 588.

⁵⁷ *GEAR 2030* ir Komisijas augsta līmeņa grupa, kuras uzdevums ir izstrādāt ieteikumus par autobūves nozares turpmāko tiesisko regulējumu. [Komisijas Lēmums C\(2015\) 6943](#) (2015. gada 19. oktobris).

⁵⁸ <https://circabc.europa.eu/w/browse/6b12fa47-6d95-498d-b68d-d29581b32179>.

⁵⁹ Sīkākai informācijai skatīt SWD(2017) 177.

⁶⁰ COM(2017) 228. Sīkākai informācijai skatīt arī SWD(2017) 177.

ceļmalās izveidoto infrastruktūru, kā arī ar citiem transporta lietotājiem. Komisija jau ir iesniegusi stratēģiju, ar ko paredzēts panākt **sadarbīgo intelektisko transporta sistēmu** koordinētu un saskaņotu ieviešanu Eiropā līdz 2019. gadam⁶¹. Ierosinātie pasākumi ir izstrādāti tā, lai novērstu iekšējā tirgus sadrumstalotību un lai risinātu vissvarīgākos jautājumus, piemēram, kibernetiķu drošību un datu aizsardzību, kas ir būtiski aspekti, lai nodrošinātu darbības efektivitāti un sabiedrības atbalstu. Turklāt Komisija 2017. gadā pieņems vairākus īstenošanas pasākumus, lai nodrošinātu pakalpojumu sadarbību un nepārtrauktību.

C-ROADS platformas⁶² ietvaros dalībvalstis sadarbojas, lai kopīgi ieviestu sadarbīgas intelektiskās transporta sistēmas. Platforma paredzēs kopīgas tehniskās specifikācijas un pārrobežu testēšanu, tādējādi nodrošinot sadarbību.

Eiropas sadarbīgās intelektiskās transporta sistēmas un savienotas un automatizētas braukšanas pārrobežu izmēģinājumi — Komisija pastiprinās savu atbalstu liela mēroga pārrobežu projektiem un izmēģinājumiem attiecībā uz savienotu un automatizētu braukšanu, kā arī savu atbalstu sadarbīgu intelektisko transporta sistēmu ieviešanai līdz 2019. gadam. Tā pamatā būs C-ROADS platforma, un šis atbalsts palīdzēs īstenot iepriekš minētajā nodomu vēstulē noteiktās darbības. Šīs darbības saņem finansējumu gan no Eiropas infrastruktūras savienošanas instrumenta, gan pamatprogrammas „Apvārsnis 2020”⁶³.

Transporta tīklu efektivitātes uzlabošana

Savienojamība un reāllaika digitālas informācijas pieejamība ievieš milzīgas pārmaiņas loģistikas operāciju jomā un tajā, kā tiek plānoti maršruti. Minētais ļauj kravu pārvadātājiem vai pasažieriem kombinēt transporta veidus tā, lai izmantotu efektīvāko, cenas ziņā pieejamāko un videi nekaitīgāko maršrutu.

Komisija īsteno rīcību, kas palīdzēs uzlabot mobilitātes tīkla ilgtspēju un efektivitāti, proti, tā rada stimulus un izveido platformas, kuras ļauj labāk izmantot katra transporta veida attiecīgās priekšrocības un spējas. Komisija 2017. gada rudenī **pārskatīs tiesību aktus par kombinētajiem pārvadājumiem**⁶⁴, lai veicinātu tīrākus kravu pārvadājumus. Tādu ierobežojumu kā atļauju saņemšanas procedūras samazināšana un finansiāla atbalsta sniegšana ar fiskālu stimulu palīdzību var sekmēt pāreju uz pēc iespējas mazāku autotransporta daļu kombinētajās transporta operācijās.

Komisija ir izveidojusi **digitālā transporta un loģistikas forumu**⁶⁵, kurā uzmanība tiek koncentrēta uz transporta dokumentu digitalizēšanu un pieņemšanu, kā arī uz vadības sistēmu izveidi. Šis darbs attiecas uz visiem loģistikas ķēdes dalībniekiem, un tā saistībā ir jāvienojas par tehniskiem risinājumiem un noteikumiem attiecībā uz datu pieejamību, apmaiņu, īpašumtiesībām, kvalitāti, aizsardzību, kā arī finansēšanu un pārvaldību.

Savienotu un automatizētu tehnoloģiju izmantošana preču pārvadājumu izsekošanai un plānošanai un preču pārvadājumu centru efektivitātes uzlabošanai (panākot augstākus slodzes koeficientus

⁶¹ COM(2016) 766.

⁶² <https://www.c-roads.eu/platform.html>. Sīkākai informācijai skatīt arī SWD(2017) 177.

⁶³ SWD(2017) 177.

⁶⁴ Padomes Direktīva 92/106/EEK.

⁶⁵ C(2015) 2259.

smagajiem kravas transportlīdzekļiem) varētu ievērojami palīdzēt samazināt degvielas patēriņu un emisijas⁶⁶.

Komisija arī pieņem tiesību aktu par **multimodālu maršrutu informāciju**, kurā noteiks vajadzīgās specifikācijas, lai panāktu, ka lietotājiem ir pieejami precīzi ES mēroga multimodālu maršrutu informācijas pārrobežu pakalpojumi par visu transporta tīklu⁶⁷.

3.4. Ieguldījumi modernā mobilitātes infrastruktūrā

Visi izklāstītie pasākumi palīdzēs panākt, lai 2025. gadā ES uzņēmumiem un iedzīvotājiem būtu pieejama tīra, konkurētspējīga un savienota mobilitātes sistēma, taču šā redzējuma īstenošana lielā mērā būs atkarīga arī no ievērojamiem privātajiem un valsts ieguldījumiem un modernas un efektīvas infrastruktūras ieviešanas.

Ieguldījumu sekmēšana infrastruktūrā ar nākotnes perspektīvu

Kopā ar fizisko transporta tīklu un alternatīvo degvielu infrastruktūru nākotnes mobilitātes sistēmai būs vajadzīga digitālā infrastruktūra ar stabiliem savstarpējiem savienojumiem un pārrobežu sadarbību. Šādas savstarpēji savienotas un pārrobežu infrastruktūras, kā arī saskaņotu un sadarbīgu digitālo pakalpojumu (5G segums, datu tīkli, sadarbīgas intelektiskās transporta sistēmas) ieviešanai būs vajadzīgi būtiski ieguldījumi.

Investīciju plāns Eiropai mazāk nekā divu gadu laikā 28 dalībvalstīs radīja jaunus ieguldījumus 194 miljardu euro apmērā; 9 % no šiem ieguldījumiem tika veikti tieši transporta nozarē, taču tie arī sekmē ieguldījumus tādās saistītajās nozarēs kā enerģētika, digitalizācija, pētniecība un inovācijas, tostarp mazemisiju transportlīdzekļi⁶⁸.

Eiropas infrastruktūras savienošanas instruments transportam⁶⁹, kurā 2014.–2020. gada periodam ir pieejami 24 miljardi euro, finansē lielus un sarežģītus projektus Eiropas transporta tīkla galvenajos pamattīkla koridoros. Līdz šim šī programma ir līdzfinansējusi 452 projektus par kopējo summu 19,4 miljardu euro apmērā, kopā veidojot ieguldījumu (apvienojumā ar citiem valsts vai privātiem līdzekļiem) 37,7 miljardu euro apmērā. Eiropas infrastruktūras savienošanas instrumenta 2017. gada februārī publicētais „kombinētais uzaicinājums” cenšas nodrošināt dotācijas 1 miljarda euro apmērā ar dažādu finanšu instrumentu kombinācijām, izmantojot finansējumu no valsts finanšu iestādēm, privātā sektora un pirmo reizi no Eiropas Stratēģisko investīciju fonda⁷⁰.

Būs svarīgi turpināt **optimizēt transporta, enerģētikas un telekomunikāciju infrastruktūras sinerģiju**, izvērtējot attiecīgo Eiropas transporta tīklu programmu nodrošināto līdzekļu kombināciju potenciālu **Eiropas infrastruktūras savienošanas instrumenta** ietvaros. Tas varētu palīdzēt sasniegt tādas transversālus mērķus kā transporta un energoapgādes dekarbonizācija, dažādošana un viedie tīkli. Pirmais „sinerģijas” uzaicinājums iesniegt priekšlikumus, kuros apvienotas dažādas nozares, tika publicēts 2016. gada beigās, un tajā bija ietverti Eiropas infrastruktūras savienošanas instrumenta

⁶⁶ [STRIA Roadmap 7 - CAT.docx - European Commission - Europa.eu](#).

⁶⁷ https://ec.europa.eu/info/law/better-regulation/initiatives/ares-2017-1550125_en.

⁶⁸ https://ec.europa.eu/commission/priorities/jobs-growth-and-investment/investment-plan_en.

Konkrēti

piemēri un sīkāka informācija sniegti SWD(2017) 177.

⁶⁹ Sīkākai informācijai skatīt SWD(2017) 177.

⁷⁰ Sīkākai informācijai skatīt SWD(2017) 177.

transporta un enerģētikas komponenti ar kopējiem pieejamajiem līdzekļiem līdz 40 miljoni euro apmērā.

Laikposmam no 2014. līdz 2020. gadam **Kohēzijas fondā un Eiropas Reģionālās attīstības fondā** ir paredzēti 70 miljardi euro, lai atbalstītu līdzfinansējumu ieguldījumiem mobilitātes un transporta jomā⁷¹. It sevišķi mazāk attīstītās dalībvalstīs un reģionos kohēzijas politika atbalsta transporta infrastruktūras ieguldījumus (galvenokārt dzelzceļa un autotransporta jomā), kuru mērķis ir novērst trūkstošos posmus un sistēmas nepietiekamu caurlaides spēju. Visās dalībvalstīs kohēzijas politika palīdz panākt, lai transports kļūst viedāks, tīrāks un drošāks, atbalstot ieguldījumus tādās jomās kā ilgtspējīga pilsētu mobilitāte, ceļu satiksmes drošība, multimodāls transports, intelektiskās transporta sistēmas, tīras degvielas un transportlīdzekļi, kā arī braukšana ar velosipēdiem un iešana ar kārām.

Pilsētām ir īpašas mobilitātes ieguldījumu vajadzības. Balstoties uz pieredzi Investīciju plāna Eiropai ietvaros, Komisija kopā ar Eiropas Investīciju banku izvērtē veidus, kā izstrādāt konkrētu satvaru regulatīvā un finansiālā atbalsta sniegšanai pilsētām. Mērķis ir uzlabot pilsētu savstarpējo sadarbību, kas ļautu apvienot projektus un palielināt to mērogu, lai tie būtu interesantāki bankām un pievilcīgāki privātajiem ieguldītājiem⁷².

Inovatīvu mobilitātes risinājumu ieviešana būs atkarīga arī no turpmākiem **ieguldījumiem pētniecībā un inovācijā**. Eiropā tiek īstenota lielākā starptautiskā pētniecības programma — pamatprogramma „Apvārsnis 2020”. Gaidāmajos pamatprogrammas „Apvārsnis 2020”⁷³ uzaicinājumos un tās publiskā un privātā sektora partnerībās, Eiropas zaļo transportlīdzekļu iniciatīvā⁷⁴ un kopuzņēmumā „Kurināmā elementi un ūdeņradis”⁷⁵ lielu uzsvāru liks uz atbalstu nākotnes mobilitātei. Valstu un Eiropas līmenī starp dalībvalstīm un ieinteresētajām personām ir vajadzīga lielāka transporta jomas pētniecības un inovācijas centienu koordinācija⁷⁶. Tam vajadzētu arī palīdzēt virzīt īstenošanu un uzraudzīt progresu saistībā ar pastāvošajiem mehānismiem⁷⁷.

Alternatīvo degvielu infrastruktūras ieviešanas paātrināšana

Ar alternatīvu degvielu darbināmu transportlīdzekļu ieviešana tirgū lielā mērā ir atkarīga no **alternatīvo degvielu infrastruktūras**⁷⁸, piemēram, uzlādes un apkopes iekārtu, plašas pieejamības. Maršrutu veikšanai Eiropas teritorijā ar elektrotransportlīdzekļiem vajadzētu būt vienkāršai, un tas nozīmē, ka elektrouzlādei jābūt tikpat viegli pieejamai kā degvielas uzpildei⁷⁹.

Laikposmā no šā brīža līdz 2020. gadam vairāk nekā 1200 alternatīvi uzlādes/uzpildes punkti, jo īpaši elektromobilitātes uzlādes punkti, būs saņēmuši dotāciju atbalstu **Eiropas infrastruktūras savienošanas instrumenta**⁸⁰ ietvaros. Nedzīvojamās un dzīvojamās ēkās varētu izvietot aptuveni

⁷¹ http://ec.europa.eu/regional_policy/sources/how/strategic-report/esif_annual_summary_2016_en.pdf.

⁷² Vienotais kontaktpunkts pilsētām: <https://ec.europa.eu/info/eu-regional-and-urban-development/cities>.

⁷³ Sīkākai informācijai skatīt SWD(2017) 223 un SWD(2017) 177.

⁷⁴ <http://www.egvi.eu/>.

⁷⁵ <http://www.fch.europa.eu/>.

⁷⁶ Skatīt SWD(2017) 223.

⁷⁷ Piemēram, iniciatīva "Paātrināt inovāciju tīras enerģijas jomā" (COM(2016) 763 final) un Integrētais stratēģisko energotehnoloģiju (SET) plāns (C(2015)6317).

⁷⁸ Sīkākai informācijai skatīt SWD(2017) 177.

⁷⁹ Priekšsēdētāja Ž. K. Junkera 2014. gada 26. novembra runa Eiropas Parlamentā.

⁸⁰ SWD(2017) 177.

6 miljonus uzlādes punktu (2,8 miljonus kabeļu sistēmu un 3 miljonus faktisko uzlādes punktu), ja Eiropas Parlaments un Padome ātri pieņemtu Komisijas priekšlikumu attiecībā uz Direktīvas par ēku energoefektivitāti pārskatīšanu, kas pašlaik tiek apspriests⁸¹.

Tādēļ atkārtotas uzlādes punktu tīkla ieviešana, vienmērīgi aptverot visu ES ceļu tīklu, kopā ar, piemēram, enerģijas uzkrāšanas tehnoloģiju un ierīču, piemēram, akumulatoru, izstrādi, ir vēl viens svarīgs priekšnoteikums nulles emisiju mobilitātei.

Kā noteikts **Alternatīvo degvielu infrastruktūras direktīvā**, dalībvalstis izstrādā savus valsts politikas satvarus, kuros izklāstīti plāni alternatīvo degvielu transportlīdzekļu un kuģu tirgus attīstībai un attiecīgās infrastruktūras ieviešanai. Dalībvalstīm, kas to vēl nav izdarījušas, būtu jāiesniedz savi plāni Komisijai pēc iespējas ātrāk. Komisija 2017. gada novembrī publicēs savu **novērtējumu par šiem valstu politikas satvariem**. Pamatojoties uz šo analīzi, it sevišķi par svarīgākajiem aspektiem saistībā ar infrastruktūras ieviešanu *TEN-T* transporta koridoros un pilsētu rajonos, Komisija noteiks svarīgākos jautājumus un ierosinās rīcības plānu tādu tirgus nepilnību novēršanai, saistībā ar kurām ir pamatoti īstenot ES līmeņa rīcību, iesaistot visas attiecīgās ieinteresētās personas.

ES uzlādes pamatinfrastruktūra līdz 2025. gadam — Komisija risinās jautājumu par ieguldījumu finansēšanu saistībā ar **Alternatīvo degvielu infrastruktūras rīcības plānu**, lai atbalstītu ES uzlādes pamatinfrastruktūras ieviešanu nolūkā līdz 2025. gadam Eiropas transporta tīkla (*TEN-T*) koridoru pamattīklu pilnībā nodrošināt ar uzlādes punktiem⁸².

Akumulatori kā svarīgākā pamattehnoloģija

Komisija jau agrīni ir atbalstījusi akumulatoru kā svarīgākās pamattehnoloģijas izstrādi⁸³ elektromobilitātei un Eiropas Savienības mērķu sasniegšanai. Iniciatīvās uzmanība ir tikusi koncentrēta uz centieniem sekmēt akumulatoru rādītāju (svara, izmēra, diapazona, izturīguma, pārstrādes iespēju) uzlabojumus un samazināt akumulatoru izmaksas, veicot pētījumus un izstrādi. Pētniecības līdzekļi ir tikuši virzīti uz akumulatoru vērtību ķēdes dažādiem posmiem no akumulatoru materiāliem (jauniem vai uzlabotiem ķīmiskiem savienojumiem) līdz pat akumulatoru elementu ražošanai (jaunas ražošanas tehnoloģijas un mehānismi), akumulatoru paketēm un akumulatoru vadības sistēmām (piemēram, energoelektronika, savienojamība ar elektrotransportlīdzekļiem un energotīklu). Komisija ir arī finansējusi pirmskomercializācijas ieviešanu un izmēģinājuma ražošanas līnijas. Tomēr, lai gan ES nozare ir konkurētspējīga vairākos vērtību ķēdes posmos, tai vēl nav izdevies izstrādāt pilnīgu akumulatoru vērtību ķēdi. Piemēram, akumulatoru elementus joprojām lielākoties importē no trešām valstīm, jo ES tie pašlaik netiek masveidā ražoti. Ņemot vērā pieaugošo stratēģisko interesi par akumulatoriem, Komisija plāno atbalstīt nozares virzītas iniciatīvas, kas attiecas uz akumulatoru pilnu vērtību ķēdi ES, kuru varētu izmantot mobilitātes un ar mobilitāti nesaistītiem lietojumiem (enerģijas uzkrāšanai). Uzkrāšana, tostarp akumulatori, ir viena no četrām prioritātēm, kas noteiktas paziņojumā „Paātrināt inovāciju tīras enerģijas jomā”⁸⁴. Lai veicinātu inovācijas un konkurētspēju, pašlaik ir jāpaātrina līdz šim veiktais darbs, iesaistot dalībvalstis, nozari un pētniecības centrus. Tā pamatā vajadzētu būt vajadzībām (pirms tam rūpīgi apsverot tirgus apstākļus), kas noskaidrojamas, lai noteiktu un optimizētu iespējamu iejaukšanos ES un pasaules līmenī.

⁸¹ COM(2016) 765.

⁸² Sīkākai informācijai skatīt SWD(2017) 177.

⁸³ Sīkākai informācijai skatīt SWD(2017) 177.

⁸⁴ COM(2016) 763.

Akumulatoru elementu un akumulatoru pakešu ražošana — Komisija intensificēs savu darbu ar ieinteresētajām personām (tostarp darbu Eiropas energotehnoloģiju stratēģiskā plāna⁸⁵ ietvaros), lai atbalstītu nozares virzītu iniciatīvu un izstrādātu atbalsta pasākumus nākamās paaudzes akumulatoru elementu un akumulatoru pakešu pētniecībai, izstrādei un ražošanai ES. Komisija sekmēs integrētu Eiropas akumulatoru ekosistēmu, lai atbalstītu elektromobilitāti un enerģijas uzkrāšanu, lai risinātu izsīkstošo resursu un akumulatoru pārstrādes jautājumu, kas palīdzēs sekmēt jaunu aprites ekonomikas darījumdarbības modeļu veidošanos autobūves nozarē.

4. SECINĀJUMI

Mobilitāte strauji mainās. Savienotu un automatizētu transportlīdzekļu, kopīgotas mobilitātes, nulles emisiju un dažādu transporta veidu atvieglotas izvēles laikmeta sākumā ir pēdējais laiks sagatavoties Eiropas mobilitātes nākotnei. Eiropai ir jāattālinās no mūsdienu sadrumstalotajiem transporta tīkliem un jātuvinās integrētai, modernai un ilgtspējīgai mobilitātes sistēmai, kas ir savienota ar enerģijas un digitālajiem tīkliem. Iedzīvotājiem un uzņēmumiem visā Eiropā ir jāpiedāvā droši, viedi un nepārtraukti mobilitātes risinājumi, un Eiropas infrastruktūrai ir jābūt vienai no progresīvākajām lielo pasaules tautsaimniecību vidū.

Ar šo paziņojumu Komisija piedāvā ES mobilitātes nākotnes, darbvietu, izaugsmes un sociāli taisnīgas pārejas programmu. Ar vispusīgu normatīvo un atbalsta pasākumu kopumu ir iespējams ikvienam iedzīvotājam realitātē piedāvāt tīru, konkurētspējīgu un savienotu mobilitāti un ļaut Eiropai kļūt par globālu līderi mobilitātes

⁸⁵ C(2015) 6317.