EIROPAS
KOMISIJA

Briselē, 17.5.2018.
COM(2018) 293 final

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

EIROPA KUSTĪBĀ

Ilgtspējīga mobilitāte Eiropai: droša, satīklota un tīra

1. IEVADS

Savā 2017. gada septembra runā par stāvokli Eiropas Savienībā priekšsēdētājs Junkers ES un tās rūpniecības nozarēm izvirzīja mērķi kļūt par pasaulē vadošajām inovācijā, digitalizācijā un dekarbonizācijā. Lai gādātu, ka šīs politiskās prioritātes tiek ņemtas vērā ES mobilitātes politikā, Komisija ir noteikusi visaptverošu pieeju. Atbilstoši mazemisiju mobilitātes stratēģijai[1] Komisija ir pieņēmusi divas mobilitātes paketes – vienu 2017. gada maijā un otru novembrī[2]. Paketēs ir izklāstīta konstruktīva darba kārtība un iekļauti tiesību aktu priekšlikumi un iniciatīvas, kas realizē mazemisiju mobilitātes stratēģiju un rūpējas par raitu pāreju uz ekoloģiski tīru, konkurētspējīgu un satīklotu mobilitāti visiem. Eiropas Parlamentam un Padomei jāgādā, lai šie priekšlikumi tiktu pieņemti ātri.

Šī trešā, pēdējā, pakete "Eiropa kustībā" realizē jauno rūpniecības politikas 2017. gada septembra stratēģiju un ir veidota tā, lai pabeigtu procesu, kas Eiropai ļaus baudīt visas priekšrocības, ko sniedz modernizēta mobilitāte[3]. Lai tas izdotos, svarīgi, lai nākotnes mobilitātes sistēma būtu droša, tīra un efektīva visiem ES iedzīvotājiem. Mums jāizmanto jaunās tehnoloģijas iespējas, lai sasniegtu vairākus mērķus uzreiz – gādātu par drošāku un pieejamāku mobilitāti Eiropā, konkurētspējīgāku Eiropas rūpniecību, drošākām darbvietām Eiropā un lai mūsu transports būtu tīrāks un labāk pielāgots nepieciešamībai mazināt klimata pārmaiņas. Tālab ir vajadzīga ES, dalībvalstu un ieinteresēto personu pilna atdeve.

Tehnoloģijas maiņa skar visas sabiedrības un ekonomikas daļas un izmaina ES pilsoņu dzīvi. Transports nav nekāds izņēmums. Jaunās tehnoloģijas radikāli maina mobilitātes ainu. Tās transporta nozarē izjauc tradicionālos darījumdarbības modeļus un industrijas, paverot jaunas iespējas jaunu mobilitātes pakalpojumu un jaunu dalībnieku ziņā, bet rada arī problēmas. Darba tirgus un vajadzīgās prasmes strauji attīstās, un sīvās pasaules konkurences apstākļos ES jāpaliek konkurētspējīgai. Tā kā automobiļu un transporta vērtības veidošanas ķēde nodrošina 12 miljonus darbvietu un efektīva transporta sistēma ir svarīga ES konkurētspējai, ārkārtīgi būtiski pārmaiņām pielāgot ES mobilitātes politiku.

Mainās jau pats transporta jēdziens, un arvien vairāk izplūst tradicionālās robežas starp transportlīdzekli, infrastruktūru un lietotāju. Transportlīdzeklis vairs nav galvenais: tagad, lielākoties pateicoties savienojamībai un automatizācijai, arvien biežāk mobilitātes sistēmas centrā ir lietotājs, un mobilitātes sistēma ir daudz elastīgāka un integrētāka.

Nākamais solis transporta nozarē ir aizvien automatizētāku un satīklotāku transportlīdzekļu parādīšanās tirgū, un tas radīs apvērsumu pilsoņu pārvietošanās veidā. Šis apvērsums jau ir sācies, un Eiropai jābūt gatavai. Pārmaiņas rada digitālās tehnoloģijas, taču vienlaikus tās var arī līdzēt atrisināt daudzas no mūsdienu mobilitātes sistēmas problēmām. Ja darbosies stabils tiesiskais regulējums, automatizētie transportlīdzekļi un progresīvas savienojamības sistēmas uzlabos transportlīdzekļu drošību, koplietošanu un pieejamību visiem pilsoņiem, arī tiem, kuriem patlaban varbūt nav iespēju izmantot mobilitātes pakalpojumus, piemēram, veciem cilvēkiem un invalīdiem. Tās var palīdzēt samazināt satiksmes sastrēgumus un tādējādi palielināt energoefektivitāti un uzlabot gaisa kvalitāti, vienlaikus cīnoties pret klimata pārmaiņām. ES politika jāveido tā, lai varētu izmantot šos papildu ieguvumus, un tā pienācīgi jāsaskaņo.

---

1 COM(2016) 501.
2 COM(2017) 283, COM(2017) 675.
3 COM(2017) 479.

Eiropai jāuzņemas vadošā loma šajā mobilitātes sistēmas pārveidē, un ES jārīkojas tur, kur tā var panākt reālas pārmaiņas. ES vislabāk spēj nodrošināt, ka šīs norises atbilst aprites ekonomikas vajadzībām, ka pilnībā tiek ņemti vērā sabiedrības ieguvumi, tādi kā drošība un dzīves kvalitāte, spēj pastiprināt inovāciju, nodarbinātību un konkurētspēju un Eiropas mērogā maksimāli palielināt pilsoņu mobilitātes priekšrocības.

2. DROŠA MOBILITĀTE: drošība pirmajā vietā

Drošība ir būtiska jebkurai transporta sistēmai; tai vienmēr jābūt galvenajai prioritātei. Tā kā mobilitāte turpina palielināties un to radikāli pārveido digitalizācija, dekarbonizācija un inovācija, jāizmanto visas iespējas drošību pilnveidot vēl vairāk.

Uz ES ceļiem ir ļoti liela drošība, un tā ir laba arī salīdzinājumā ar citām pasaules daļām. Tomēr ik dienas joprojām ir daudz bojāgājušo un smagi cietušo, tāpēc ES un tās dalībvalstis nevar atļauties ieslīgt pašapmierinātībā un tām jāturpina censties samazināt negadījumos cietušo cilvēku skaitu. 2017. gada marta Valletas deklarācijā par ceļu satiksmes drošību ES dalībvalstu valdības apņēmās vēl vairāk samazināt ceļu satiksmes negadījumos bojāgājušo un smagi cietušo cilvēku skaitu un aicināja Komisiju saskaņot rīcību ES līmenī. Tās Komisiju aicināja "sagatavot jaunu ceļu satiksmes drošības politikas satvaru desmitgadei pēc 2020. gada, tostarp ceļu satiksmes drošības rādītāju novērtējumu, ņemot vērā šajā deklarācijā izklāstītos mērķus un uzdevumus". Tās apņēmās izvirzīt mērķi līdz 2030. gadam ES uz pusi samazināt smagi ievainoto cilvēku skaitu salīdzinājumā ar 2020. gada atsauces līmeni.[4]

Rīcība ES, valstu, reģionu un vietējā līmenī ir pēdējos gadu desmitos ievērojami uzlabojusi ceļu satiksmes drošību ES. No 2001. līdz 2010. gadam mirstība uz ES ceļiem samazinājās par 43 %, un no 2010. līdz 2017. gadam – vēl par 20 %. Neraugoties uz to, 2017. gadā dzīvību uz ES ceļiem zaudēja 25 300 cilvēku, kas ir aptuveni 70 nāves gadījumi dienā, un ap 135 000 cilvēku tika smagi ievainoti, arī liels gājēju, riteņbraucēju un motociklistu īpatsvars. Aiz šiem skaitļiem slēpjas humanitāri un sociāli zaudējumi, kas nav pieļaujami. Ir aplēsts, ka ceļu satiksmes negadījumos bojāgājušie un smagi cietušie naudas izteiksmē nozīmē vairāk nekā 120 miljardus euro zaudējumu, kas atbilst aptuveni 1 % no IKP.

Kaut arī dažām dalībvalstīm mirstību uz ceļa vēl izdodas ievērojami samazināt, pēdējos gados Eiropas Savienībā kopumā progress ir apstājies. Lai gan 2016. un 2017. gadā bojāgājušo skaits par 2 % samazinājās, dažas dalībvalstis ir ziņojušas par pieaugumu. Sasniegt ES mērķi no 2010. līdz 2020. gadam mirstību uz ceļiem samazināt uz pusi būs grūts uzdevums[5].

Būtiski faktori, kas veicina ceļu satiksmes negadījumus, ir ātrums, transportlīdzekļa vadīšana alkohola vai narkotiku reibumā un nepiesprādzēšanās ar drošības jostu vai braukšana bez ķiveres. Turklāt ņemot vērā arī to, ka aizvien vairāk uz ceļa uzmanību novērš mobilās ierīces, parādās jaunas tendences sarežģītā vidē, tāpēc vajadzīga elastīga un dinamiska pieeja. Īpaša uzmanība jāpievērš viegli ievainojamiem satiksmes dalībniekiem, it īpaši riteņbraucējiem un gājējiem, jo šajās kategorijās ir būtiski palielinājies nāves gadījumu un smagu traumu skaits. Paredzams, ka ilgtspējīgas mobilitātes veidi, piemēram, riteņbraukšana, attīstīsies, tāpēc jo steidzamāk ir vajadzīgi īpaši pasākumi šo satiksmes dalībnieku aizsardzības uzlabošanai.

---

[4] Padomes secinājumi par ceļu satiksmes drošību, 2017. gada 8. jūnijs, http://data.consilium.europa.eu/doc/document/ST-9994-2017-INIT/lv/pdf.

[5] "Virzoties uz Eiropas ceļu satiksmes drošības telpu: satiksmes drošības politikas ievirzes 2011.–2020. gadam", COM(2010) 389 galīgā redakcija. Baltā grāmata "Ceļvedis uz Eiropas vienoto transporta telpu – virzība uz konkurētspējīgu un resursefektīvu transporta sistēmu", COM(2011) 144.

Tehnikas progress, pirmām kārtām savienojamībā un automatizācijā, paver jaunas iespējas novērst vai kompensēt cilvēka kļūdas, un, pārejot uz bezvadītāja transportlīdzekļiem, ilgtermiņā vajadzētu uzlaboties iedzīvotāju drošībai. Tomēr pārejas posmā parādās jauni riski, daži saistībā ar pamatīgi automatizētu transportlīdzekļu darbību jauktajos pārvadājumos un sarežģīto mijiedarbību starp transportlīdzekļa vadītāju un transportlīdzekli (cilvēka–mašīnas saskarne), kā arī kiberdrošības jautājumi. Citas problēmas būs saistītas ar demogrāfiskajām pārmaiņām un dažādām pieejām attiecībā uz personu mobilitāti.

Labāk jāizmanto arī sinerģijas starp drošības un ilgtspējības pasākumiem. Piemēram, mudinot izmantot bezemisiju transportlīdzekļus, vienlaikus arī jāveido drošāka vide gājējiem un riteņbraucējiem. Jauni un drošāki mobilitātes veidi var arī iet kopsolī ar visu sabiedrības locekļu, it īpaši invalīdu un aizvien lielāka veco cilvēku skaita, uzlabotu piekļuvi mobilitātei.

Tas nozīmē, ka ES ceļu un transportlīdzekļu drošības politikas īstenošanā vajadzīga īpaša pieeja, sevišķi koncentrējoties uz ietekmi un rezultātiem, un šai politikai jābūt arī iekļaujošai un pietiekami elastīgai, lai varētu pastāvīgi pielāgoties mainīgiem apstākļiem.

ES ilgtermiņa mērķis joprojām būs līdz 2050. gadam autotransportā pēc iespējas tuvāk nullei samazināt mirstību ("nulles vīzija"). Tas pats jāpanāk attiecībā uz smagām traumām. ES arī turpinās īstenot jaunus starpposma mērķus no 2020. līdz 2030. gadam par 50 % samazināt nāves gadījumus uz ceļa, kā arī tajā pašā periodā par 50 % samazināt smagas traumas (izmantojot smagu traumu jauno vienoto definīciju, kas saskaņota ar visām dalībvalstīm)[6].

Lai palīdzētu sasniegt šos mērķus, Komisija ierosina kopēju ceļu satiksmes drošības regulējumu 2021.–2030. gadam, kas papildināts ar rīcības plānu (1. pielikumā), kurš līdz 2019. gada vidum sadarbībā ar dalībvalstīm ir izstrādājams sīkāk. Šis kopējais ceļu satiksmes drošības regulējums būtu īstenojams ar "drošas sistēmas" pieeju, ko vispārēji iesaka Pasaules Veselības organizācija un kas tiek arvien plašāk izmantota ES dalībvalstīs, reģionos un pašvaldībās. Tās galvenais mērķis ir integrēti novērst negadījumu cēloņus, veidojot aizsardzības slāņus, kas nodrošina, ka gadījumā, ja kāds elements pievils, cits to varēs kompensēt.

"Drošas sistēmas" pieejas pamatā ir uzskats, ka nāves gadījumi un smagas traumas autoavārijās nav neizbēgama cena, kas jāmaksā par mobilitāti. Lai gan autoavārijas būs arī turpmāk, nāve un smagas traumas lielā mērā ir novēršamas. "Droša sistēma" nozīmē atzīt, ka cilvēki kļūdās, un vēlas panākt, ka šādu kļūdu dēļ neiestājas nāve un netiek gūtas smagas traumas.

Piemēram, negadījumu sekas var palīdzēt samazināt gan labāka transportlīdzekļu konstrukcija un ceļu infrastruktūra, gan mazāks braukšanas ātrums. Atbildību par "drošu sistēmu" kopīgi un koordinēti uzņemas publiskais un privātais sektors, un sistēmas izmantošana tiek rūpīgi pārraudzīta, lai novērtētu rezultātus un vajadzības gadījumā pielāgotu pasākumus, ņemot vērā pieredzi, jaunus datus un jaunas tehnoloģijas.

Konkrētus rezultātus var sasniegt, dalībvalstīm labāk saskaņojoties un izmantojot mērķorientētu pārvaldības pieeju. Dažādi instrumenti un pasākumi jāapvieno efektīvā rīcībā pret zināmajiem negadījumu cēloņiem. Tāpēc papildus likumdošanai jāizmanto precīzi formulēti ar ceļu satiksmes drošību saistīti kritēriji, pēc kuriem nosaka atbilstību ES un valsts finansējuma saņemšanai, kā arī vairāk jāapmainās ar gūtajām atziņām un paraugpraksi un jārīko izpratnes veidošanas kampaņas. Tādējādi darbības, kam ir liela ietekme uz drošību, tiktu tiešāk atbalstītas ar ES finansējumu. Lai sasniegtu ambiciozo "nulles vīzijas" mērķi,

[6] Padomes secinājumi par ceļu satiksmes drošību, 2017. gada 8. jūnijs, http://data.consilium.europa.eu/doc/document/ST-9994-2017-INIT/lv/pdf.

Komisija arī aicina brīvprātīgi iesaistīties visas ieinteresētās personas (sk. rīcības plānu 1. pielikumā).

Komisija šo pieeju atbalstīs, ciešā sadarbībā ar dalībvalstīm izvirzot galvenos darbības rādītājus, kas tieši saistīti ar mirstības un smagu traumu samazināšanu. Rādītāji tiks noteikti, apspriežoties ar dalībvalstu iestāžu ekspertiem un ar plašu ieinteresēto personu loku. Tiem jābūt saistītiem ar kopīgu mērīšanas metodiku, saskaņotu atsauces scenāriju un (iespēju robežās) ar mērķiem, kas jāsasniedz attiecībā uz rezultātiem. Komisija apsvērs veidus, kā atbalstīt dalībvalstis kopīgajā darbā ar metodiku un mērījumiem.

Integrētā "drošas sistēmas" pieejā liela loma joprojām būs likumdošanai, arī ES līmenī. Kopš 2018. gada marta spēkā ir tiesību akti par *eCall*[7]. Smagas autoavārijas gadījumā *eCall* automātiski informē neatliekamās palīdzības dienestus un paziņo transportlīdzekļa atrašanās vietu. Šī tehnoloģija ir obligāta vieglajiem automobiļiem un viegldarba transportlīdzekļiem, un pirmās ar *eCall* sistēmu aprīkotās sērijas transportlīdzekļi uz ES ceļiem ir gaidāmi 2018. gada vidū. Šī tehnoloģija ārkārtas reaģēšanu var paātrināt pat par 40 % pilsētteritorijās un par 50 % laukos. Komisija apsver, vai to nevajadzētu noteikt par obligātu arī citām transportlīdzekļu kategorijām.

Šajā trešajā mobilitātes paketē Komisija pieņem divus priekšlikumus, kā virzīties pretim ceļu satiksmes drošības mērķim. Viens priekšlikums ir pārveidot ES transportlīdzekļu drošības standartus, iekļaujot, piemēram, jaunākos drošības elementus, un otrs – uzlabot ceļu infrastruktūras drošības pārvaldību.

ES automobiļu rūpniecībai vienmēr ir bijusi vadošā pozīcija tādu tehnoloģiju izstrādē, ka ļauj ieviest arvien lētākas transportlīdzekļu drošības sistēmas. Lai arī šīs sistēmas palīdzēs novērst negadījumus, būs vajadzīgi vēl citi pasākumi. Ir nepieciešams uzlabot transportlīdzekļu aktīvos un pasīvos drošības elementus, lai aizsargātu ar transportlīdzekli braucošos, kā arī gājējus, riteņbraucējus un citus viegli ievainojamos satiksmes dalībniekus. Tāpēc Komisija ierosina jaunu obligātu transportlīdzekļa drošības pasākumu visaptverošu kopumu, kas jaunās negadījumu novēršanas sistēmas apvieno ar atjauninātiem aktīvajiem un pasīvajiem drošības pasākumiem, lai uzlabotu kopējo situāciju attiecībā uz ES ceļu satiksmē cietušajiem. Jaunie transportlīdzekļu drošības elementi ir izmaksu ziņā lietderīgi, tehniski iespējami un ar lielu potenciālu ievērojami samazināt mirstību un smagas traumas satiksmes dalībniekiem – gan tiem, kas atrodas transportlīdzeklī, gan ārpus tā. Tie arī paver ceļu automatizēto transportlīdzekļu plašākai ieviešanai.

Pilnveidojot testēšanas protokolus, ražotājiem automašīnas būs jāaprīko ar modernākām ierobežotājsistēmām, lai labāk aizsargātu novecojošo sabiedrību. Pateicoties jaunām sadursmju uztveršanas tehnoloģijām un uzlabotai kravas automobiļu vadītāju tiešajai redzamībai, labāk tiks aizsargāti arī gājēji un riteņbraucēji, kuru skaits pastāvīgi aug un kuriem ceļš jādala ar transportlīdzekļiem. Ar jaunierosinātajiem pasākumiem tiks risināti arī tādi sabiedrības uzvedības jautājumi kā braukšanas ātruma pārsniegšana vai viedtālruņu izmantošana pie stūres. Kopumā visi šie jaunie transportlīdzekļu drošības pasākumi būs liels ieguldījums ceļu satiksmes drošības uzlabošanā.

Otrs Komisijas tiesību akta priekšlikums attiecas uz labāku ceļu infrastruktūras drošības pārvaldību, lai samazinātu gan negadījumu skaitu, gan smagumu. Tas uzlabos ceļu satiksmes

[7] Regula (ES) 2015/758 un Lēmums Nr. 585/2014/ES.

drošības procedūru (ietekmes novērtējumu, revīziju, pārbaužu) pārredzamību un papildu kontroli un ieviesīs jaunu procedūru, kā kartēt negadījuma risku visā tīklā. Tas palīdzēs Eiropā salīdzināt ceļu drošības līmeni un pieņemt lēmumus par investīcijām, arī attiecībā uz ES finansējumu. Turklāt jāpaplašina tiesību aktu darbības joma ārpus Eiropas transporta tīkla, lai iekļautu galvenos autoceļus, kas būtiski pārvadājumos, kuros tiek šķērsotas ES valstis, jo tajos ir liels smagu negadījumu īpatsvars. Tas ir visu ES pilsoņu un uzņēmumu interesēs, jo tie izmanto integrēto autoceļu tīklu, un apstiprina lielā skaitā dalībvalstu pastāvošo praksi, kur ES tiesību aktu piemērošanas jomā jau ir iekļauti arī nozīmīgie autoceļi ārpus Eiropas transporta tīkla.

Tuvākajā nākotnē uzlabotā transportlīdzekļu tehnoloģija būs atkarīga no pašreizējās fiziskās infrastruktūras. Tāpēc priekšlikums ļaus nākotnē noteikt infrastruktūras darbības prasības (piemēram, skaidri ceļa marķējumi un ceļa zīmes), kas vajadzīgas, lai ieviestu tehnoloģiskos uzlabojumus, tādas kā joslu nejaušas maiņas novēršanas sistēmas. Tas būs pirmais piemērs tam, cik liela nozīme satīklotu un automatizētu mobilitātes sistēmu drošā ieviešanā ir infrastruktūrai.

Komisijai arī turpmāk būs pasaulē vadošā loma ceļu satiksmes drošības jautājumos, un tā cieši sadarbosies ar starptautiskām organizācijām, it sevišķi ANO, daloties tehniskajā zinātībā un labajā praksē un meklējot veidus, kā piedalīties starptautiskās finansēšanas iniciatīvās. Turpināsies īpaša sadarbība, it sevišķi ar ES kaimiņvalstīm, proti, Rietumbalkānu valstīm un Turciju, Austrumu partnerības, kā arī Vidusjūras reģiona valstīm.

Ar rīcības plānu un ciešā sadarbībā ar dalībvalstīm un ieinteresētajām personām Komisija cenšas panākt, lai nākamajos gados mobilitātes sistēma tiktu pārveidota un priekšplānā joprojām būtu drošība. Izmantojot "drošas sistēmas" pieeju, ar šajā ceļu satiksmes drošības regulējumā ierosinātajiem pasākumiem vajadzētu panākt reālu ietekmi un dot būtiskus un vajadzīgus papildu uzlabojumus drošībai uz ES ceļiem, bet galvenais – izglābt dzīvību.

3. SATĪKLOTA UN AUTOMATIZĒTA MOBILITĀTE: būvējam ceļu uz nākotni

3.1. Stratēģija satīklotu un automatizētu transportlīdzekļu ieviešanai Eiropā

Pateicoties bezvadītāja transportlīdzekļiem un uzlabotām savienojamības sistēmām, transportlīdzekļiem vajadzētu kļūt drošākiem un vieglāk koplietojamiem un mobilitātes pakalpojamiem vajadzētu būt pieejamiem plašākam lietotāju lokam. Šīs tehnoloģijas var palīdzēt arī risināt daudzas no mūsdienu autotransporta sistēmas lielajām problēmām, tādas kā ceļu satiksmes drošība, satiksmes sastrēgumi, energoefektivitāte un gaisa kvalitāte. Tās būtiski mainīs mobilitātes modeli un pārveidos sabiedriskā transporta un pilsētu plānojumu. Transportlīdzekļiem, kas arvien vairāk ļauj vadītājam vismaz noteiktos braukšanas apstākļos veikt citus uzdevumus, nevis vadīt transportlīdzekli, vajadzētu ienākt tirgū 2020. gadā. Šie notikumi var mainīt visu automobiļu ekosistēmu[8]. Bezvadītāja mobilitātei būs arī tālejošas sekas uz ES ekonomiku kopumā, ietekmējot tās konkurētspēju un tehnoloģiskās līderpozīcijas, tās izaugsmes potenciālu (ražīgumu un papildu sekas uz citām nozarēm, arī telesakariem vai elektronisko komerciju) un darba tirgiem (štata samazināšanas, bet arī jaunas darbvietas un pieprasījums pēc jaunām prasmēm).

[8] Automatizācija skar visus pārvadājumu veidus (pa ūdeni, gaisu, dzelzceļu un autoceļiem), pasažieru un kravas, sabiedriskos un individuālos, bet plaša sabiedrība, iespējams, visvairāk izjutīs tieši autotransporta automatizāciju.

Lai Eiropa saglabātu savu transportlīdzekļu automatizācijas un savienojamības pirmrindnieces vietu pasaulē un lai Eiropas Savienībā cilvēkiem joprojām būtu darbs, ir būtiski, ka svarīgas tehnoloģijas tiek izstrādātas Eiropā, automatizētā un autonomā braukšana ir droša un tiesiskais regulējums ir mūsdienīgs un nodrošina tehnikas attīstībai piemērotu vidi.

Eiropas rūpniecībai ir labi priekšnoteikumi, lai tā spētu konkurēt pasaulē. Pateicoties tehnoloģiju inovācijām, ES automobiļu rūpniecība ir starp konkurētspējīgākajām pasaulē. ES ir pasaules līdere automatizācijā. Nepārprotama vērtība ir arī *Galileo* satelītnavigācijas pakalpojumi, kas piedāvā lielāku pozicionēšanas precizitāti. Kā jau katra revolucionāra tehnoloģija, arī bezvadītāja transportlīdzekļu ieviešana, protams, radīs tiklab riskus, kā iespējas. Tomēr sākotnējās aplēses norāda uz kopumā daudzsološu ekonomisko ietekmi, ja vien ES izmantos iespējas un savā teritorijā piesaistīs darbvietas[9].

Ir izpētīts, ka vairāk nekā 90 % negadījumu rodas cilvēka kļūdas dēļ[10]. Tā kā autonomajiem transportlīdzekļiem vadītājs nebūs vajadzīgs, tiem vajadzētu būtiski uzlabot ceļu satiksmes drošību. Piemēram, bezvadītāja transportlīdzeklis labāk ievēros satiksmes noteikumus un reaģēs ātrāk nekā cilvēks. Satīkloti un automatizēti transportlīdzekļi var arī palīdzēt samazināt sastrēgumus, jo tos varēs vieglāk koplietot un tiks veicināti jauni un uzlaboti darījumdarbības modeļi (t. i., mobilitāte kā pakalpojums), kā rezultātā lielpilsētās vairs nebūs tik izdevīgi būt automobiļa īpašniekam.

ES jau ir sākusi sagatavošanas darbus, piemēram, pieņemot sadarbīgo intelektisko transporta sistēmu stratēģiju[11] un nākotnes 5G sakaru tehnoloģijas stratēģiju[12]. Atšķirībā no citām pasaules daļām Eiropas Savienībā jau darbojas liela daļa vajadzīgā tiesiskā regulējuma. Piemēram, 2018. gadā tika pārstrādāts Eiropas transportlīdzekļa tipa apstiprināšanas regulējums, ieviešot tirgus uzraudzības noteikumus, kas garantē, lai Eiropas Savienībā tiešām darbotos transportlīdzekļu, arī bezvadītāja transportlīdzekļu, iekšējais tirgus. Šis ES regulējums noder par atskaites punktu starptautiskajai harmonizācijai ar starptautiskajiem partneriem Apvienoto Nāciju Organizācijas Eiropas Ekonomikas komisijā. ES ir panākts arī liels progress datu aizsardzības noteikumos, kas noteiks digitālā vienotā tirgus nākotni.

Tomēr darāmā vēl ir daudz. ES vajadzīga skaidra, tālredzīga un noteikta darba kārtība, lai saglabātu līderpozīcijas šajā nozarē, kur valda sīva konkurence. Tehnoloģija strauji attīstās, un ir ļoti vajadzīga koordinēta pieeja un jānosaka prioritātes pētniecības, demonstrējumu un izvēršanas darbību finansēšanai Eiropas un valstu līmenī, lai vislabāk izmantotu pašreizējās un nākamās programmas, maksimāli palielinātu publisko un privāto ieguldījumu kopējo ietekmi un pilnībā izmantotu sinerģiju starp savienojamību un automatizāciju. Dalībvalstis (piemēram, Apvienotā Karaliste, Vācija, Francija, Zviedrija, Nīderlande) jau ir spērušas pirmos soļus bezvadītāja transportlīdzekļu virzienā, īpaši attiecībā uz demonstrējumiem un liela mēroga testēšanu. Liela mēroga testiem ir liela nozīme attiecīgo tehnoloģiju izstrādē un ieviešanā un sadarbības veicināšanā starp attiecīgajiem dalībniekiem, un Komisija pārrobežu koordināciju un bezvadītāja transportlīdzekļu liela mēroga pārrobežu izmēģinājumus atbalsta ar speciāliem uzaicinājumiem iesniegt priekšlikumus[13].

---

9 Komisijas pētījums (2018): https://ec.europa.eu/jrc/en/publication/eur-scientific-and-technical-research-reports/analysis-possible-socio-economic-effects-connected-cooperative-and-automated-mobility-CCAM-Europe.

10 Komisijas ziņojums "Dzīvību glābšana: autotransporta drošības uzlabošana ES", COM(2016) 787.

11 http://eur-lex.europa.eu/legal-content/LV/AUTO/?uri=CELEX:52016DC0766.

12 https://eur-lex.europa.eu/legal-content/lv/TXT/?uri=CELEX%3A52016DC0588.

13 http://ec.europa.eu/research/index.cfm?pg=newsalert&year=2017&na=na-030417.

Lai attīstītu bezvadītāja transportlīdzekļus un panāktu to mijiedarbību ar nākotnes savienojumu tīkliem un citiem transportlīdzekļiem, ir vajadzīgi turpmāki nozares un dalībvalstu atbalstīšanas pasākumi. Būs arī jāpaātrina sadarbīgu intelektisko transporta sistēmu pakalpojumu izvēršana. Amsterdamas deklarācijā ES tika aicināta dot skaidras ievirzes, lai novērstu tirgus sadrumstalotību un pieņemtu pareizus lēmumus par ieguldījumiem[14]. Dažas dalībvalstis jau ir noteikušas savas stratēģijas un sāk pieņemt savus tiesību aktus. ES līmenī ir vajadzīga iekšējā tirgus pieeja, lai garantētu minimālo harmonizāciju un sadarbspēju, kā arī juridisko noteiktību.

Reaģējot uz šīm daudzšķautņainajām problēmām un lai pilnībā izmantotu jaunās iespējas, ko paver šie tehnoloģiskie sasniegumi, Komisija ierosina izmantot ES pieeju, kuras pamatā būtu trīs savstarpēji saistīti stratēģiskie mērķi:

- izstrādāt svarīgas tehnoloģijas un infrastruktūru, lai stiprinātu ES konkurētspēju;
- gādāt par satīklotas un automatizētas transportlīdzekļu vadīšanas drošu izvēršanu;
- tikt galā ar bezvadītāja mobilitātes sociālekonomiskajām sekām.

ES rīcība var palīdzēt, nosakot kopīgu nozares turpmākās attīstības redzējumu un gādājot, lai ES tiesiskais un politiskais regulējums svarīgākajos jautājumos (piemēram, ceļu satiksmes drošībā un kiberdrošībā) būtu gatavs jaunu produktu un pakalpojumu izvēršanai tirgū. ES pat var piedāvāt atbalsta darbības svarīgo tehnoloģiju, pakalpojumu un infrastruktūras izstrādei un ieviešanai pāri robežām, arī partnerības izveidei ES nākamās daudzgadu finanšu shēmas ietvaros, un tas dos iespējas un būs izdevīgi gan Eiropas pilsoņiem, gan Eiropas rūpniecībai. Vēl vairāk, ES var palīdzēt izstrādāt kopīgus Eiropas risinājumus sabiedrības problēmām, kuri var būt noteicoši faktori tam, vai sabiedrība minētās jaunās tehnoloģijas pieņems; šīs problēmas jo īpaši ir personas datu aizsardzība, pamatā esošā ētiskas dabas izvēle, kas saistīta ar autonomu sistēmu izstrādi, skaidrība par to, kam jāuzņemas atbildība negadījuma gadījumā, un ietekme uz darbvietām un prasmēm[15].

Pievienotajā paziņojumā par ES satīklotas un automatizētas mobilitātes stratēģiju ir izklāstītas konkrētas un papildu darbības, kas ļaus sasniegt minētos trīs vispārējos mērķus[16].

3.2. Digitāla vide informācijas apmaiņai transporta nozarē

Papildus iniciatīvām, kas palīdz īstenot ES satīklotas un automatizētas mobilitātes stratēģiju, šī trešā mobilitātes pakete ietver arī divus priekšlikumus, kuru mērķis ir izveidot pilnīgi digitālu un harmonizētu vidi informācijas apmaiņai starp pārvadātājiem un iestādēm. Ierosinātās regulas par Eiropas Jūras vienloga sistēmas vidi un par kravu pārvadājumu elektronisku informāciju viena otru papildina un dos iespējas uzņēmumiem un iestādēm elektroniski un vienkārši apmainīties ar informāciju transporta ceļos no preču ievešanas vietas kādā ES ostā līdz preču galamērķim[17]. Abi priekšlikumi ļaus samazināt birokrātiju un atvieglot informācijas plūsmu loģistikas darbībās, labāk savienojot dažādos transporta veidus un tādējādi sekmējot multimodālus risinājumus.

---

[14] https://www.regjeringen.no/contentassets/ba7ab6e2a0e14e39baa77f5b76f59d14/2016-04-08-declaration-of-amsterdam---final1400661.pdf.

[15] Sk. arī paziņojumu "Mākslīgais intelekts Eiropai" (COM(2018) 237) un Komisijas dienestu darba dokumentu par atbildību par topošajām ciparu tehnoloģijām (SWD(2018) 137).

[16] COM(2018) 283.

[17] COM(2018) 278 un COM(2018) 279.

4. EKOLOĢISKI TĪRA MOBILITĀTE: jārisina klimata pārmaiņu radītās problēmas, vienlaikus saglabājot ES rūpniecības konkurētspēju

4.1. Stratēģisks rīcības plāns, kā Eiropā izveidot konkurētspējīgu "ekosistēmu" akumulatoriem

Sakarā ar pārkārtošanos uz ekoloģiski tīru enerģiju Eiropai ir stratēģiski nepieciešama akumulatoru ražošana un izstrāde, kas ir arī svarīgs Eiropas autobūves nozares konkurētspējas aspekts. Tāpēc akumulatori ir arī neatņemama daļa no Komisijas mērķa, kas izklāstīts jaunajā rūpniecības politikas stratēģijā, kā ES izveidot par pasaules līderi inovācijā, digitizācijā un dekarbonizācijā[18].

Eiropa ir milzīga un steidzama uzdevuma priekšā radīt konkurētspējīgu un ilgtspējīgu akumulatoru ražošanas nozari, un šajās pasaules sacensībās jārīkojas veikli, lai mēs nenonāktu lielā tehnoloģiskā atkarībā no mūsu konkurentiem, bet arī lai izsmeltu akumulatoru nozares milzīgo nodarbinātības, izaugsmes un ieguldījumu potenciālu. Tiek prognozēts, ka no 2025. gada Eiropas akumulatoru tirgus vērtība varētu sasniegt līdz 250 miljardiem EUR gadā, un, lai izpildītu tikai ES pieprasījumu vien, to apkalpos vismaz 10–20 t. s. gigarūpnīcas (akumulatoru elementu masveida ražotnes)[19].

Ņemot vērā tik īsā laikā vajadzīgo investīciju apjomu, ar šo rūpniecisko izaicinājumu nevarēs tikt galā nekoordinēti.

2017. gada oktobrī Komisija izveidoja **Eiropas Akumulatoru aliansi**[20] ar svarīgākajām nozares ieinteresētajām personām, aktīvajām dalībvalstīm un Eiropas Investīciju banku. Šīs sadarbības platformas mērķis ir veicināt labi integrētu un nozares vadītu akumulatoru elementu ražošanas projektu tapšanu. Tajā tiek vienkopus koncentrēti ES spēki un atbalstīta sadarbība starp dažādajiem vērtības veidošanas ķēdes dalībniekiem, izmantotas sinerģijas veidošanas iespējas, uzlabota konkurētspēja un panākti apjomradīti ietaupījumi. Kopš Eiropas Akumulatoru alianses izveides jau ir panāktas konkrētas izmaiņas, proti, rūpniecības konsorciji vai partnerības ir paziņojušas par nodomu atbalstīt akumulatoru elementu ražošanu un saistīto ekosistēmu izveidi.

Šis impulss ir jāizmanto.

Apspriedusies un cieši sadarbojusies ar nozares ieinteresētajām personām (vairāk nekā 120)[21] Eiropas Akumulatoru aliansē, Komisija paketē "Eiropa kustībā" ierosina visaptverošu **stratēģisko rīcības plānu akumulatoru jomā** (2. pielikums), kurā izklāstīts konkrētu pasākumu kopums, kas sekmēs šīs novatoriskās, ilgtspējīgās un konkurētspējīgās akumulatoru "ekosistēmas" izveidi Eiropā.

Ar šo rīcības plānu Komisija ne tikai veicina pārrobežu un integrētu Eiropas pieeju, bet arī lielu uzmanību pievērš ilgtspējīgai akumulatoru ražošanai visā vērtības ķēdē – no (primāro un

---

[18] Arī "GEAR 2030" augsta līmeņa grupas ziņojumā par automobiļu rūpniecības nākotni tie ir atzīti par prioritāru rīcības jomu. https://ec.europa.eu/docsroom/documents/26081/attachments/1/translations/en/renditions/native.

[19] Avots: Eiropas Inovāciju un tehnoloģiju institūts, "InnoEnergy" http://www.innoenergy.com/.

[20] https://ec.europa.eu/growth/industry/policy/european-battery-alliance_en.

[21] Šajā darbā piedalījās vairāk nekā 120 rūpniecības un inovācijas dalībnieki, kas kolektīvi apstiprināja prioritāro darbību ieteikumus, kas jau tiek īstenoti. http://www.innoenergy.com/eit-innoenergys-role-within-the-european-battery-alliance/.

sekundāro) izejvielu ieguves un apstrādes, akumulatoru elementu un akumulatoru komplektu izstrādes un ražošanas līdz to izmantošanai, otrreizējai izmantošanai, reciklēšanai un likvidēšanai aprites ekonomikas apstākļos. Šāda pieeja veicinās augstas veiktspējas akumulatoru ražošanu un izmantošanu un noteiks ilgtspējas kritērijus visā ES vērtības ķēdē.

Šis rīcības plāns apvieno mērķtiecīgus pasākumus ES līmenī un aptver izejvielu ieguvi, pētniecību un inovāciju, finansēšanu/investīcijas, standartizāciju / regulējuma, tirdzniecības un prasmju attīstību, lai Eiropu padarītu par ilgtspējīgas akumulatoru ražošanas un izmantošanas līderi pasaulē aprites ekonomikas apstākļos.

Plāna konkrētie mērķi ir šādi:

- **nodrošināt piekļuvi izejvielām** no resursiem bagātām valstīm ārpus ES, veicināt piekļuvi Eiropas izejvielu avotiem, kā arī piekļūt **otrreizējām izejvielām**, izmantojot akumulatoru reciklēšanu aprites ekonomikā;
- **atbalstīt Eiropas akumulatoru elementu plaša mēroga ražošanu un pilnu konkurencē balstītu vērtības ķēdi Eiropā:** apvienot svarīgākos nozares dalībniekus un valstu iestādes; strādāt partnerībā ar dalībvalstīm un Eiropas Investīciju banku, lai atbalstītu novatoriskus un integrētus lielapjoma ražošanas projektus ar nozīmīgu pārrobežu un ilgtspējas dimensiju;
- **nostiprināt rūpniecisko līderību, izmantojot pastiprinātu ES pētniecības un inovācijas** atbalstu progresīvām (piemēram, litija jonu) un revolucionārām (piemēram, cietās fāzes) tehnoloģijām;
- **attīstīt un nostiprināt darbaspēka prasmju līmeni visās akumulatoru vērtības ķēdes posmos**, lai mazinātu prasmju plaisu, īstenojot tādus pasākumus ES un dalībvalstu līmenī, kas sniedz atbilstošu apmācību, nodrošina citu prasmju apgūšanu un esošo prasmju pilnveidošanu un padara Eiropu par pievilcīgu vietu akumulatoru izstrādes un ražošanas pasaules klases ekspertiem;
- **atbalstīt ES akumulatoru elementu ražošanas nozares ilgtspēju**, cenšoties panākt **zemāko iespējamo vides pēdas nospiedumu**. Šis mērķis pirmām kārtām būtu jāīsteno, nosakot prasības drošai un ilgtspējīgai akumulatoru ražošanai Eiropā;
- **nodrošināt saskanību ar plašāku ES tiesisko un atbalstošo regulējumu** (tīras enerģijas stratēģija, mobilitātes tiesību aktu paketes, tirdzniecības politika utt.).

Noteiktajām darbībām var būt īslaicīga vai vidēja termiņa ietekme, jo īpaši uz akumulatoru elementu ražošanu Eiropas Savienībā, un tās var palīdzēt izraisīt ilgāka termiņa strukturālas pārmaiņas, kas veicinās akumulatoru ekosistēmas radīšanu ES, aptverot visu akumulatoru vērtības ķēdi un sagatavojot augsni nākamās paaudzes akumulatoru tehnoloģijām.

Lai dažādās darbības izdotos īstenot, šī sadarbība būs vēl jāpastiprina, un Komisija paļaujas uz to, ka visas ieinteresētās personas apņemsies un iesaistīsies Eiropas akumulatoru nozares grūtā uzdevuma risināšanā. Tālab Komisija turpinās ar dalībvalstīm un nozari aktīvi sadarboties Eiropas Akumulatoru aliansē, lai uzturētu dinamiku un raudzītos, lai šī apņemšanās un veiktās darbības tiktu veikli pārvērstas konkrētos rezultātos.

Ar šo rīcības plānu, kas atbalsta darbvietu izveidi un izaugsmi aprites ekonomikā un vienlaikus nodrošina tīru mobilitāti un uzlabotu vidi un dzīves kvalitāti ES pilsoņiem,

Komisija vēlas panākt, ka Eiropa uzņem stabilu kursu ceļā uz vadošajām pozīcijām šajā nākotnei tik svarīgajā nozarē.

4.2. ES autotransporta CO_2 emisiju tiesiskā regulējuma pabeigšana

Eiropas mazemisiju mobilitātes stratēģijā Komisija ir paudusi politisku apņemšanos pirmoreiz vēsturē ierosināt ES tiesību aktus par CO_2 emisijām, ko rada smagdarba transportlīdzekļi. Komisija savu apņemšanos izpilda ar šo trešo mobilitātes paketi[22]. Svarīgs pienesums tiesiskajam regulējumam autotransporta radīto siltumnīcefekta gāzu emisiju mazināšanai ir priekšlikums noteikt CO_2 emisiju standartus smagajiem automobiļiem un autobusiem. Tas ir balstīts uz 2017. gada novembrī otrajā mobilitātes paketē pieņemto priekšlikumu noteikt pēc 2020. gada piemērojamus CO_2 emisiju standartus vieglajiem pasažieru automobiļiem un vieglajiem kravas automobiļiem.

Šis tiesību akta priekšlikums ir vajadzīgs, lai ES izpildītu saistības, ko tai uzliek Parīzes nolīgums un īstenotu klimata un enerģētikas politikas satvaru 2030. gadam. Smagdarba transportlīdzekļi rada aptuveni ceturto daļu no visa autotransporta CO_2 emisijām, un līdz 2030. gadam tās pieaugs vēl vairāk. Bez smagdarba transportlīdzekļu nozares ieguldījuma ES mērķus attiecībā uz siltumnīcefekta gāzu emisiju samazināšanu izmaksefektīvi sasniegt nebūs iespējams.

Pārvadātājiem, kas pa lielākajai daļai ir mazi un vidēji uzņēmumi, var iet secen degvielas ietaupījums. Kaut arī ilgtermiņā tiem būtu izdevīgi samazināt degvielas izmaksas, iegādājoties visefektīvākos transportlīdzekļus, tirgus un regulatīvo šķēršļu dēļ izmaksu ziņā efektīvas un inovatīvas tehnoloģijas tirgū nav plaši izplatītas. Tagad papildus citiem instrumentiem, piemēram, Eirovinjetes direktīvai, Tīro transportlīdzekļu direktīvai un alternatīvo degvielu infrastruktūras rīcības plānam, ko Komisija nesen ierosināja iepriekšējās divās mobilitātes paketēs, Komisija ierosina likvidēt dažus no šiem šķēršļiem.

ES ražotāji un detaļu piegādātāji riskē zaudēt pašreizējās līderpozīcijas attiecībā uz inovatīvām tehnoloģijām. Nozīmīgos tirgos, tādos kā Amerikas Savienotās Valstis, Kanāda, Japāna, Ķīna un Indija, pēdējos gados ir ieviesti degvielas patēriņa un/vai emisiju standarti, lai stimulētu inovāciju un strauji uzlabotu transportlīdzekļu efektivitāti. Komisijas priekšlikums piedāvā konkrētu atbalstu ES vadītai inovācijai un ieguldījumiem šīs nozares mazoglekļa tehnoloģijās.

Komisija uzskata, ka smagdarba transportlīdzekļu radītās CO_2 emisijas vislietderīgāk ir regulēt soli pa solim un ar drīzas pārskatīšanas klauzulu. Tiesiskā regulējuma mērķim jābūt plūkt pirmos augļus, nodrošinot, lai jaunu smago lielizmēra automobiļu tirgū strauji ienāktu izmaksu ziņā visefektīvākās no jau pieejamajām tehnoloģijām. Pirmie transportlīdzekļa tipi, par kuriem no 2019. gada ES būs uzticami un sertificēti emisiju dati, būs četras lielāko smago automobiļu pamatkategorijas. Šie transportlīdzekļi rada aptuveni 65–70 % no kopējām smagdarba transportlīdzekļu radītajām siltumnīcefekta gāzu emisijām.

Kad 2022. gadā būs paveikta pārskatīšana, izmantojot trīs gadu laikā iegūtos oficiālās sertificēšanas datus, tirgū vajadzētu tikt pakāpeniski ieviestām progresīvākām tehnoloģijām. CO_2 emisiju mērķi varētu tikt izvirzīti arī citiem transportlīdzekļa tipiem, kas vajadzīgajos sertificēšanas tiesību aktos vēl nav iekļauti. Tas attiecas uz pilsētu un tālsatiksmes autobusiem, mazākiem smagajiem automobiļiem un piekabēm.

[22] COM(2016) 501.

Uz autobusiem, kam ir visplašāk pieejama mazemisijas un nulles emisijas spēka piedziņa, neattiecas šajā pirmajā priekšlikumā noteiktie emisiju samazināšanas mērķi, jo vēl jāizstrādā tiesību akti par to radīto siltumnīcefekta gāzu emisijas datu vākšanu un sertificēšanu. Tomēr pārskatītā Tīro transportlīdzekļu direktīva un alternatīvo degvielu infrastruktūras rīcības plāns tieši palīdzēs jau tagad ar publiskā iepirkuma palīdzību pilsētās ieviest mazemisijas un nulles emisijas autobusus. To papildina atbalsta pasākumi, kuru mērķis ir paātrināt alternatīvo degvielu infrastruktūras ierīkošanu, kā norādīts otrajā mobilitātes paketē pieņemtajā rīcības plānā. Turklāt Komisijas sāktā un Reģionu komitejas atbalstītā iniciatīva "Ekoloģiski tīri autobusi" piedāvā platformu, caur kuru paātrināt ekoloģiski tīru autobusu ieviešanu[23].

Komisija aicina Eiropas Parlamentu un Padomi nekavējoties pieņemt šos tiesību aktus, lai nepadziļinātos emisiju plaisa starp smagdarba transportlīdzekļu nozari un pārējo autotransportu, lai ļautu pārvadāšanas uzņēmumiem izmantot zemākas degvielas cenas un lai stiprinātu ES ražotāju un detaļu piegādātāju ilgtermiņa konkurētspēju.

4.3. Jauna degvielas cenu salīdzināšanas metodika patērētājiem

Ņemot vērā straujo elektromobilitātes un tādu transportlīdzekļu pieaugumu, kuros izmanto virkni dažādu alternatīvu degvielu, Komisija ierosina izmantot metodiku, pēc kuras lietotāji varēs vienkārši salīdzināt šo dažādo degvielu cenas[24]. Tas palīdzēs vairot patērētāju izpratni – arī iegādājoties jaunu transportlīdzekli – un degvielas cenu pārredzamību, un tam būtu transporta nozarē jāsekmē energoresursu dažādošana un CO_2 un citu piesārņojošo vielu emisiju samazināšana.

4.4. Labāks riepu marķējums

ES regula par riepu marķējumu veicina drošas riepas, kas ekonomē degvielu un rada mazu ārējo rites troksni, lai panāktu degvielas ekonomiju un ceļu satiksmes drošību[25]. Tās mērķis ir arī labāk informēt patērētājus, standartizējot marķējumu, lai viņiem palīdzētu izšķirties par pirkumu. Tā kā riepas var mainīt transportlīdzekļa degvielas patēriņu par 20–30 %, to veiktspēja būtiski ietekmē transportlīdzekļu degvielas patēriņa efektivitāti un emisijas.

Komisijas priekšlikuma mērķis ir stiprināt šo regulu un padarīt to efektīvāku[26]. Ar to it īpaši ir paredzēts rūpēties, lai šis marķējums būtu skaidri redzams patērētājiem, iegādājoties riepas. Tas nozīmē arī to, ka potenciālie pircēji var šo marķējumu atpazīt un pareizi saprast veiktspējas parametrus, piemēram, attiecībā uz precizitāti un uzticamību. Regulas mērķis ir arī paplašināt veiktspējas parametru uzskaitījumu marķējumā, iekļaujot jaunus elementus, un galu galā ņemt vērā arī citas ES politiskās prioritātes, kā aprites ekonomikas programmu. Visbeidzot, Regula nostiprina tirgus uzraudzības ieviešanu.

4.5. Smago automobiļu konstrukcijas prasības, lai samazinātu CO_2 emisijas un uzlabotu drošību

Transportlīdzekļu aerodinamiskie rādītāji tieši ietekmē CO_2 emisijas. Tāpēc Komisija ierosina pārskatīt tiesību aktus par dažu autotransporta līdzekļu masu un gabarītiem, lai par trim gadiem paātrinātu datumu, no kura ražotāji drīkst laist tirgū smagkravas transportlīdzekļus ar

[23] https://ec.europa.eu/transport/themes/urban/cleanbus_lv.

[24] Saskaņā ar Direktīvas 2014/94/ES 7. panta 3. punktu; Komisijas Īstenošanas regula par kopīgu metodiku alternatīvu degvielu vienības cenu salīdzināšanai atbilstoši Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvai 2014/94/ES, C(2018)2751.

[25] Regula 1222/2009.

[26] COM(2018) 296.

noapaļotākām un aerodinamiskākām kabīnēm (no 2019. gada)[27]. Līdz ar Komisijas priekšlikumu ieviest CO_2 standartus smagkravas transportlīdzekļiem šim priekšlikumam vajadzētu sekmēt transporta radīto CO_2 emisiju samazināšanu un uzlabot vidi. Otrs mērķis ir uzlabot citu ceļa satiksmes dalībnieku drošību un transportlīdzekļu vadītāju redzamību un komfortu, vienlaikus nemitīgi sekmējot intermodālos pārvadājumus.

4.6. Enerģijas nodokļu regulējuma pārskatīšana, lai veicinātu elektromobilitāti

Kaut arī Enerģijas nodokļu direktīva netiks visaptveroši pārskatīta šajā paketē, Komisija, nākotnē pārskatot direktīvu, turpinās pētīt iespējas, kā veicināt elektromobilitāti. Turklāt, tā kā pašlaik tiek izmantota pieeja, ES līmenī nosakot tikai minimālās likmes, dalībvalstis jau tagad šīs likmes var pielāgot par labu mazemisiju mobilitātei, – ES tiesību akti tālab nav jāgroza. Dalībvalstīm it īpaši būtu jāpārskata pastāvošais preferenciālais režīms dīzeļdegvielai.

4.7. Eiropas transporta pamattīkla izveides racionalizēšana, lai panāktu mazemisiju mobilitāti

Atbilstoša infrastruktūra ir svarīgs priekšnoteikums ekoloģiski tīru, drošu, digitālu un savienotu risinājumu ieviešanai transporta nozarē. Eiropas transporta infrastruktūras pamatā ir Eiropas transporta tīkls. Komisijas mērķis ir gādāt, lai tas būtu efektīvs, intelektisks, drošs un ilgtspējīgs. Komisija spēj būtiski ietekmēt kravas un pasažieru mobilitātes modeļus, izvirzot kopīgas prasības, radot kvalitatīvas infrastruktūras projektus un rosinot inovāciju. Tālab šajā trešajā mobilitātes paketē ir iekļauts priekšlikums izdot regulu, kuras mērķis būtu sekmēt Eiropas transporta pamattīkla izveidi un sekmēt multimodalitāti. Ierosināto pasākumu mērķis ir vienkāršot atļauju piešķiršanu, publisko iepirkumu un citas administratīvās procedūras, lai process būtu efektīvāks, panāktu labāku pārredzamību un lielāku sabiedrības atsaucību. Līdz ar to šis priekšlikums būs tīrākas, drošākas un satīklotākas mobilitātes katalizators, atļauju piešķiršanā priekšroku dodot projektiem, kas saistīti ar Eiropas transporta pamattīklu. [28]

Turklāt papildus šai paketei tiks rīkots uzaicinājums iesniegt priekšlikumus Eiropas infrastruktūras savienošanas instrumenta ietvaros. Ieguldījumiem projektos, kas tieši veicina ceļu satiksmes drošību, digitalizāciju un multimodalitāti transporta nozarē, būs pieejamas ES dotācijas 450 miljonu EUR vērtībā.

5. SECINĀJUMI

Ar šo trešo paketi "Eiropa kustībā" Komisija noslēdz garu virkni tiesību aktu un atbalstīšanas pasākumu priekšlikumu, kas kopā veido visaptverošu, integrētu un tālredzīgu pieeju tam, kā ES pilsoņiem nodrošināt tīras, satīklotas un konkurētspējīgas mobilitātes iespējas. Digitalizācijas, dekarbonizācijas un inovācijas dēļ mobilitāte atrodas uz pārmaiņu sliekšņa. ES nedrīkst palaist vējā jaunās iespējas, un vienlaikus tai jābūt pienācīgi gatavai pielāgoties daudzajiem izaicinājumiem, kas radīsies pārejas laikā. Mobilitāte ir priekšnoteikums cilvēku pārvietošanās un preču aprites brīvībai, kas ir būtiski svarīga Eiropas Savienības labai darbībai. Tāpēc ir būtiski, lai mēs nekļūdītos un lai ES (un jo īpaši tās svarīgās mobilitātes industrijas) spētu saglabāt līderpozīcijas šajā ekonomikai un sabiedrībai tik nozīmīgajā nozarē, būtu konkurētspējīga arī nākotnē un rūpētos par mobilitātes pakalpojumu drošumu, ekoloģisko tīrību un ilgtspēju. Tāpēc Komisija aicina abus likumdevējus ātri pieņemt tiesību aktu priekšlikumus vēl šajā Parlamenta sasaukumā un tādējādi garantēt, lai "Eiropa būtu kustībā".

---

[27] Direktīva (ES) 2015/719. COM(2018) 275.
[28] COM(2018) 277.